

# **Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr**

Heft

**85**

1991

**Verkehrsteilnehmer und  
Verkehrsteilnehmerinnen im  
vereinten Deutschland**

**Herausgegeben  
im Auftrag des Bundesministers für Verkehr  
von der Bundesanstalt für Straßenwesen**

# Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr

Heft

**85**

1991

## **Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen im vereinten Deutschland**

Befragungsergebnisse im  
Ost-/Westvergleich 1990/91

von  
Ingrid Haas  
Ingo Pfafferott  
Horst Schulze  
Bundesanstalt für Straßenwesen

Herausgegeben  
im Auftrag des Bundesministers für Verkehr von der  
Bundesanstalt für Straßenwesen

Herausgeber:  
Bundesanstalt für Straßenwesen  
Referat Öffentlichkeitsarbeit, wissenschaftliche Informationen  
Brüderstraße 53, 5060 Bergisch Gladbach 1  
Tel. (0 22 04) 4 30, Telex 8 878 483 bas d, Telefax (0 22 04) 4 38 33

Projektbetreuung:  
Elvira Kretschmer-Bäumel

Redaktion:  
Iris Schneidermann

Druck und Verlag:  
Wirtschaftsverlag NW  
Verlag für neue Wissenschaft GmbH  
Postfach 10 11 10  
D-2850 Bremerhaven 1  
Tel. (04 71) 4 60 93-95  
Telefax (04 71) 4 27 65

ISSN 0170-6624  
ISBN 3-89429-077-3

## Kurzfassung · Abstract · Résumé

### **Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen im vereinten Deutschland**

Durch die langjährige Teilung Deutschlands haben sich die Verkehrssysteme in Ost und West weitgehend unabhängig voneinander entwickelt. So sind die Ausgangsbedingungen für die Verkehrsteilnehmer – andere Fahrzeuge, Fahrerlizenzen und Fahrerfahrungen – sehr unterschiedlich. Ein Beispiel hierfür ist die Bedeutung von Motorrädern in Ost und West: Alltägliches Transportmittel hier, Mittel zur Freizeitgestaltung dort. Unterschiede zeigen sich ebenfalls bei der durchschnittlichen Gesamtfahrleistung eines Autofahrers, die er seit Fahrerlaubniswerb erbracht hat; sie liegt im Westen bei 194.000 km, im Osten bei etwa 127.000 km.

Auch die Einstellungen und Meinungen zum Straßenverkehr und zur Straßenverkehrssicherheit weichen teilweise voneinander ab: Bezogen auf westliche Autobahnen befürworten beispielsweise 56 Prozent der Bevölkerung im Westen gegenüber 73 Prozent der Bevölkerung im Osten ein generelles Tempolimit. Die Verkehrsteilnehmer im Osten räumen der polizeilichen Überwachung einen größeren Stellenwert ein, plädieren für niedrigere Promillegrenzen und sehen weit stärker als die Verkehrsteilnehmer im Westen im intensivierten Straßenbau einen Garanten für mehr Verkehrssicherheit.

Der vorliegende Bericht liefert aufgrund einer repräsentativen Befragung einen umfassenden Überblick über die Verkehrsbeteiligung, die Einstellungen und Meinungen sowie die Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer in Ost und West. Insgesamt wurden 2.000 Personen in den alten und 2.500 Personen in den neuen Bundesländern befragt.

Vorhandene Informationen über die Verkehrsteilnehmer in Ost und West werden durch die Ergebnisse dieses Berichtes teils bestätigt, teils differenziert und in vielerlei Hinsicht erweitert.

### **Road users in Germany after unification**

In the long years of the division of Germany, the traffic systems in the east and west have been developing independently of one another resulting in greatly differing road user conditions: different motor vehicles, driving licences and driver experience. This can, for instance, be demonstrated by the significance of motorcycles in the east and west: everyday means of transport here, recreation vehicle there. The average overall travel of a driver since obtaining his/her licence also differs: in the west it amounts to 194,000 km, in the east to about 127,000 km.

Attitudes and opinions on road traffic and safety are also not the same in all cases: as regards autobahns in the west, 56% of the western population compared with 73% of the eastern population advocate a general speed limit. Road users in the east attach a higher importance to police surveyance, plead for lower BAC limits and regard intensified road construction as a factor ensuring better safety.

Based on a representative survey, this report provides a comprehensive overview of road usage, attitudes and opinions, and modes of road user behaviour in east and west. A total of 2,000 people have been questioned in the old and 2,500 people in the new Länder.

The information available on road users in the east and west are partially confirmed by the results provided in the report, partially differentiated and improved, and in many respects enlarged.

### **Les usagers de la route dans l'Allemagne unifiée**

Dû à la très longue division de l'Allemagne, les systèmes de circulation se sont développés largement indépendants l'un de l'autre en l'Est et l'Ouest. Par conséquent, les conditions initiales pour les usagers de la route sont très différentes au niveau des véhicules, des permis et des expériences. Citons à titre d'exemple les motos qui servent de moyen de transport commun en l'Est et constituent plutôt un élément de loisir en l'Ouest. On note aussi des différences au niveau du parcours total que les conducteurs ont effectués en moyenne depuis l'acquisition de leur permis: il est environ de 194.000 km en l'Ouest et environ de 127.000 km en l'Est.

Les attitudes et opinions à l'égard de la circulation et de la sécurité routière présentent également des divergences: par rapport aux autoroutes ouest-allemandes, par exemple, 56% de la population ouest-allemande mais 73% de la population est-allemande approuvent une limitation générale de la vitesse. Les usagers de la route dans l'Est se prononcent plutôt en faveur de la surveillance policière, préconisent un abaissement des taux d'alcoolémie autorisés et, beaucoup plus que les usagers de la route en l'Ouest, ils voient dans l'intensification de la construction routière une garantie pour l'amélioration de la sécurité routière.

Sur la base d'une enquête représentative, le présent rapport donne un aperçu de la participation à la circulation, des attitudes, opinions et comportements de usagers de la route en l'Est et l'Ouest. Au total, 2000 personnes en l'Ouest et 2500 personnes en l'Est ont été interrogées.

Les informations déjà disponibles sur les usagers de la route dans les anciens et les nouveaux Länder se sont vues en partie confirmées, en partie différenciées et, sous beaucoup d'aspects, aussi élargies par les résultats de ce rapport.



# Inhaltsverzeichnis

<b>Die Untersuchung im Überblick</b> .....	<b>7</b>	<b>10 Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel</b> .....	<b>31</b>
<b>1 Zielsetzung und Inhalte</b> .....	<b>11</b>	10.1 Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel und Häufigkeit der Nutzung .....	31
<b>2 Methode und Vorgehensweise</b> .....	<b>12</b>	10.2 Gründe für und gegen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel .....	33
2.1 Konstruktion des Erhebungsinstrumentes .....	12	10.3 Möglichkeiten zur Steigerung der Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel .....	34
2.2 Auswahlverfahren und Beschreibung der Stichproben .....	12	<b>11 Einstellung und berichtetes Verhalten zu Themen der Verkehrssicherheit</b> .....	<b>34</b>
2.3 Auswerteverfahren und Form der Ergebnis- darstellung .....	13	11.1 Übersicht über die Befragungsinhalte .....	34
<b>3 Art und Häufigkeit der Verkehrsbeteiligung (allgemein)</b> .....	<b>14</b>	11.2 Beurteilung von Sicherheitsproblemen .....	35
3.1 Tägliche Wege .....	14	11.3 Gesichtspunkte beim Autokauf .....	36
3.2 Benutzte Verkehrsmittel .....	15	11.4 Fahrstil und Fahrkönnen .....	37
<b>4 Fahrerlaubnisbesitz und -bedarf</b> .....	<b>16</b>	11.5 Berichtete Regelverstöße und polizeiliche Überwachung .....	37
4.1 Fahrerlaubnisbesitz und -bedarf .....	16	11.6 Verkehrsteilnehmer untereinander .....	39
4.2 Fahrerlaubnisbesitz nach Klassen .....	17	11.7 Einstellung zu Geschwindigkeitsregelungen ....	40
4.3 Fahrerlaubnis für Pkw .....	17	11.7.1 Geschwindigkeitsregelungen auf Autobahnen ...	40
4.4 Pkw-Fahrerlaubnisbesitzer nach Lebensalter und Dauer der Fahrerlaubnis .....	18	11.7.2 Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Landstraßen .....	42
<b>5 Verfügbare Kraftfahrzeuge</b> .....	<b>19</b>	11.7.3 Geschwindigkeitsbeschränkungen innerhalb von Ortschaften .....	42
5.1 Verfügbarkeit und Anschaffungsbedarf nach Fahrzeugarten .....	19	11.8 Akzeptanz eines vereinheitlichen Alkohol- Grenzwertes .....	43
5.2 Alter, Hubraum und PS des genutzten Pkw .....	21	11.9 Einstellung zum Sicherheitsgurt und berichtete Gurtbenutzung .....	44
5.3 Herstellerland des genutzten Pkw .....	22	11.10 Sicherung von Kindern im Pkw .....	46
5.4 Ausstattung des genutzten Pkw .....	22	11.11 Einstellung zu Sicherheitsmaßnahmen (Maßnahmenprioritäten) .....	47
<b>6 Verkehrsbeteiligung mit Kraftfahrzeugen</b> ....	<b>23</b>	<b>12 Berichtete Unfallverwicklung</b> .....	<b>48</b>
6.1 Häufigkeit von Fahrten mit Pkw .....	23	12.1 Personen mit Unfällen nach Art der Verkehrs- teilnahme .....	48
6.2 Häufigkeit von Fahrten mit Krafträdern .....	24	12.2 Merkmale zu Umständen und Ablauf des letzten Unfalls mit Pkw .....	48
6.3 Häufigkeit von Fahrten zwischen West und Ost ..	24	<b>13 Literatur</b> .....	<b>50</b>
6.4 Häufigkeit von Fahrten in das west- bzw. ost- europäische Ausland .....	25		
<b>7 Fahrleistungen mit Kraftfahrzeugen</b> .....	<b>26</b>		
7.1 Fahrleistung mit Pkw im Jahr nach Öffnung der Grenzen .....	26		
7.2 Fahrleistung mit Krafträdern im Jahr nach Öffnung der Grenzen .....	26		
7.3 Fahrleistung mit Pkw und Krafträdern ein Jahr vor und nach Öffnung der Grenzen .....	27		
7.4 Fahrleistung seit Führerscheinwerb .....	28		
<b>8 Sonderfragen an Kraftradfahrer</b> .....	<b>28</b>		
8.1 Verfügbarkeit von Krafträdern .....	28		
8.2 Fahrtzwecke .....	29		
8.3 Gründe für die Nutzung von Krafträdern .....	29		
8.4 Abmeldung von Krafträdern im Winter .....	30		
<b>9 Sonderfragen an Fahrradfahrer</b> .....	<b>30</b>		
9.1 Gründe für die Benutzung des Fahrrades .....	30		
9.2 Berichtete Regelverstöße von Radfahrern .....	31		



## Die Untersuchung im Überblick

### Ziel und Methode der Untersuchung

Die Straßenverkehrssysteme im Westen und Osten Deutschlands haben sich 40 Jahre lang weitgehend unabhängig voneinander entwickelt. Dies hat Spuren hinterlassen – nicht nur bei der Straße und den Fahrzeugen, sondern auch bei den Verkehrsteilnehmern. Sie verfügen in West und Ost über unterschiedliche Fahrerlaubnisse und Fahrzeuge, besitzen unterschiedliche Fahrerfahrung und haben unterschiedliche Meinungen und Einstellungen zum Straßenverkehr und zur Straßenverkehrssicherheit entwickelt. Wenn es nun gilt, den Straßenverkehr in West und Ost aneinander anzugleichen und die Probleme, die der Anpassungsprozeß allenthalben mit sich bringt, möglichst schnell zu überwinden, benötigt man umfassende Informationen über die Voraussetzungen, unter denen sich dieser Prozeß vollzieht. Einen breiten Überblick über die Voraussetzungen beim Verkehrsteilnehmer in den ersten Monaten des vereinigten Deutschlands zu geben, ist das Anliegen dieses Berichtes.

Die Methode der Untersuchung ist die Befragung. Im Westen Deutschlands (alte Länder) wurden 2000, im Osten 2500 Personen befragt. Das Auswahlverfahren der Untersuchung gewährleistet ein repräsentatives Abbild der erwachsenen Wohnbevölkerung, jeweils für West und Ost. Die große Zahl Befragter im Osten sollte sicherstellen, daß genügend Pkw-Fahrer in der Stichprobe enthalten sind. Sofern im Bericht Werte für die Bundesrepublik als Ganzes wiedergegeben sind, wurden die Daten entsprechend den tatsächlichen Bevölkerungsanteilen in West und Ost gewichtet. Durchgeführt wurden die Befragungen im Herbst 1990, teilweise im Frühjahr 1991 (Thema Alkohol).

Das Anliegen, einen möglichst breiten Überblick über Verhaltensweisen, Einstellungen und Meinungen von Verkehrsteilnehmern zu erhalten, bringt es naturgemäß mit sich, nicht allen Sachverhalten vertieft nachgehen zu können. Viele Befunde und Einzelergebnisse dieses Berichts – beispielsweise zu den Fahrleistungen in West und Ost – besitzen daher eher Einstiegscharakter und werden in späteren Untersuchungen Differenzierungen erfahren. Dies ist bei der nachfolgenden Ergebnisübersicht in Rechnung zu stellen.

Die anschließende Kurzdarstellung der Ergebnisse folgt im wesentlichen den einzelnen Berichtskapiteln.

### Daten zur Verkehrsbeteiligung

#### Häufigkeit und Art der Verkehrsbeteiligung

Gemessen an der Anzahl der Wege pro Woche nehmen Deutsche in West und Ost etwa gleich häufig am Straßenverkehr teil. Bei den Männern stehen erwartungsgemäß die Wege zur Arbeit an erster Stelle, bei den Frauen familiäre Verpflichtungen, vor allem Einkäufe. Männer im Osten sind in diese familiären Verpflichtungen stärker eingebunden als Männer im Westen. Dagegen sind Männer im Westen wiederum mehr im Zusammenhang mit diversen Freizeitaktivitäten unterwegs, Frauen im Westen – in abgeschwächter Form – im übrigen auch.

Die meisten Wege werden zu Fuß oder mit dem Pkw unternommen (West 78%, Ost 71%). Im Westen rangiert der Pkw

mit 44% um 10%-Punkte vor dem Fußweg, im Osten der Fußweg mit 41% um 10%-Punkte vor dem Pkw. Das Fahrrad, das motorisierte Zweirad und der ÖPNV spielen im Osten eine größere Rolle als im Westen, machen aber insgesamt betrachtet nur 22% der Verkehrsmittelbenutzung aus (West 15,5%).

#### Besitz und Verteilung von Fahrerlaubnissen

70% aller Westdeutschen besitzen (mindestens) eine Fahrerlaubnis; im Osten sind es 61%. Die Männer unterscheiden sich mit 86% (West) bzw. 84% (Ost) kaum, bei den Frauen macht der Unterschied jedoch 15%-Punkte aus (West 55%, Ost 40%).

Auch wenn der Bevölkerungsanteil von Fahrerlaubnisinhabern im Osten geringer als im Westen ist, verfügen die Fahrerlaubnisinhaber im Osten vergleichsweise über weit mehr Einzelfahrerlaubnisse. Dies gilt für das motorisierte Zweirad, für Lkw, für die Personenbeförderung und für sonstige Fahrzeuge.

Nur bei der Pkw-Fahrerlaubnis (Klasse 3 bzw. B) ist der Anteil der Fahrerlaubnisinhaber im Westen mit 69% deutlich höher als im Osten mit 50%. Der Abstand zwischen Männern und Frauen fällt im Westen mit 84% zu 55% nicht so hoch aus wie im Osten mit 71% zu 32,5%. Besonders auffallend im Osten der Bundesrepublik ist ferner der geringere Anteil von Inhabern der Pkw-Fahrerlaubnis in den unteren Altersgruppen. Dies bedeutet, daß die Fahrerlaubnis in den östlichen Bundesländern bisher später erworben wurde als im Westen. Westdeutsche Fahranfänger sind von daher im Mittel wesentlich jünger als Fahranfänger in den neuen Bundesländern.

Die Absicht, in den nächsten zwei Jahren eine Fahrerlaubnis zu erwerben, verfolgen im Westen 5%, im Osten 12% aller Personen. Hierbei dürfte es sich überwiegend um die Pkw-Fahrerlaubnis handeln. (Zu beachten ist, daß die Befragtenstichprobe nicht die „eigentlichen“ Fahrerlaubniswärter unter 18 Jahren enthält.)

#### Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen

60% aller Westdeutschen und 49% aller Ostdeutschen können als Halter bzw. als regelmäßige oder gelegentliche Nutzer über einen Pkw verfügen. Die Unterschiede zwischen Männern und Frauen sind dabei sehr groß, insbesondere in Ost (71% der Männer, 30% der Frauen) gegenüber West (75% der Männer, 47% der Frauen).

Bei den motorisierten Zweirädern zeigt sich ein anderes Bild. Etwa 18% der Ostdeutschen, aber nur knapp 5% der Westdeutschen können hierüber verfügen. Der Frauenanteil unter den motorisierten Zweiradfahrern liegt in Ost deutlich höher als in West.

Die Frage nach der Anschaffungsabsicht für Kraftfahrzeuge erlaubt einen Hinweis darauf, wie sich die Verfügbarkeit von motorisierten Zweirädern und Pkw in der Zukunft entwickeln wird. Während die Anschaffungsabsicht für Krafträder mit 1% in West und Ost gleichermaßen niedrig liegt, berichten 26% der Ostdeutschen, aber nur 15% der Westdeutschen, daß sie im kommenden Jahr einen neuen oder gebrauchten Pkw erwerben wollen. Daran wird die Dynamik des Pkw-Marktes im Osten ablesbar.

Der Pkw-Bestand in West und Ost unterscheidet sich derzeit

noch wesentlich voneinander. Ob man den mittleren Hubraum der Pkw heranzieht (1660 ccm vs. 1060 ccm) oder die mittlere PS-Zahl (80 PS vs. 50 PS), ob man die Tatsache in Rechnung stellt, daß noch 68% der Pkw in den neuen Bundesländern aus östlicher Produktion stammen usw. – alles dies verdeutlicht den grundsätzlichen Unterschied der Pkw in West und Ost. Das gleiche gilt für die Ausstattung der Pkw mit Sicherheitseinrichtungen und Katalysatoren. Die Anpassung an den westlichen Standard wird jedoch allein schon dadurch voranschreiten, daß sich der beabsichtigte Erwerb von Pkw in Ost zu 77% auf Fahrzeuge westlicher und nur zu 10% auf Fahrzeuge östlicher Produktion richtet.

### **Häufigkeit von Fahrten: Reiseverkehr**

Pkw-Fahrer in West benutzen ihr Fahrzeug an etwa 21 Tagen im Monat, in Ost an 19 Tagen. Die Nutzungsfrequenz bei Frauen liegt niedriger, insbesondere im Osten (14 Tage vs. Frauen West: 18 Tage).

Krafträder werden in West und Ost im Mittel an 8 Tagen im Monat genutzt, kleinere Krafträder in West an 10 Tagen, in Ost an 7 Tagen.

Kraftradfahrer in West melden zu etwa 46% ihr Fahrzeug im Winter ab (in Ost lediglich 4%). Dieser Sachverhalt sowie der Umstand, daß die Befragung im November / Dezember durchgeführt wurde, schränken in dieser Untersuchung die Vergleichbarkeit der Nutzungshäufigkeit von Krafträdern ein.

Was den Ost / West-Verkehr im ersten Jahr nach Öffnung der Grenzen betrifft, gab es sehr ungleiche Verhältnisse: Ostdeutsche sind im Mittel sechsmal so oft mit einem Kraftfahrzeug in den Westen gefahren wie Westdeutsche in den Osten. Bei Fahrten in das west- bzw. osteuropäische Ausland haben sich bisherige Reiseströme offenbar teilweise noch erhalten: Westdeutsche sind im Schnitt ca. sechsmal so oft in das westliche Ausland gereist wie in die Länder Osteuropas, Ostdeutsche sind in etwa gleich häufig nach Osteuropa gereist wie in westeuropäische Länder. Insgesamt unterscheidet sich die Auslandsreiseaktivität von West- und Ostdeutschen im Beobachtungszeitraum jedoch nicht wesentlich.

### **Jahresfahrleistungen und Gesamtfahrleistungen der Kraftfahrer**

Die durchschnittliche Fahrleistung von Pkw-Fahrern liegt 1990 in West bei 14.300 km, in Ost bei 12.100 km. Männer geben im Schnitt erheblich höhere Fahrleistungen als Frauen an, wobei die Differenz im Osten noch deutlicher ist als im Westen. Ferner fallen Fahrer unter 25 Jahre im West / Ost-Vergleich besonders auf: Während sie in West mit 17.600 km die höchste Jahresfahrleistung aller Altersgruppen erbringen, geben sie in Ost mit nur 8.200 km den niedrigsten Wert aller Altersgruppen an.

Auch bei den Kraftradfahrern liegt die Jahresfahrleistung in West mit 6.200 km über der in Ost mit 3.100 km. Auffällig sind die hohen Fahrleistungen in West auch noch in den mittleren Altersgruppen. In Ost nehmen mit dem Alter die Jahresfahrleistungen deutlich ab.

Als Erklärungsgröße für die äußerst negative Unfallentwicklung in den neuen Bundesländern werden oft die dort seit Öffnung der Grenzen gestiegenen Fahrleistungen herangezogen. Den Ergebnissen dieser Befragung zufolge haben sich die Fahrleistungen in Ost je Pkw-Fahrer im Jahr nach Öffnung

der Grenzen jedoch nur um 9% gegenüber dem Einjahreszeitraum vorher erhöht. Hinzuzurechnen sind allerdings die Fahrleistungen derjenigen Fahrer, die erst für den Nachher-Zeitraum Pkw-Fahrleistungen angegeben haben. Mit diesen Angaben erhöht sich der Fahrleistungszuwachs auf 12%. Bei den Kraftradfahrern läßt sich dagegen eine Abnahme der Fahrleistung nach Grenzöffnung feststellen (– 9%), vermutlich bedingt durch Umsteigen auf Pkw.

Die durchschnittliche Gesamtfahrleistung eines Fahrers, die er seit Fahrerlaubniserwerb erbracht hat, stellt einen wesentlichen Indikator für seine Fahrerfahrung dar. Auch hier tun sich zwischen West und Ost erhebliche Unterschiede auf. Mit einer mittleren Fahrleistung von etwa 194.000 km verfügen Pkw-Fahrer aus dem Westen über bedeutend mehr Fahrpraxis als Fahrer aus dem Osten mit etwa 127.000 km. Die Hälfte aller Frauen aus den östlichen Bundesländern weist eine Gesamtfahrleistung unter 25.000 km auf und ist damit eigentlich der Gruppe der Fahranfänger zuzurechnen. Die großen Erfahrungsunterschiede in West und Ost dürfen bei der Wahl und Konzeption von Sicherheitsmaßnahmen nicht unberücksichtigt bleiben.

## **Motorrad, Fahrrad, Öffentlicher Personenverkehr**

### **Motorradfahren in Ost und West**

Die Gegenüberstellung der Zweckbestimmung des Motorrades in West und Ost fördert insofern eine „historische“ Dimension zutage, als diese Fahrzeugart im Osten nahezu ausschließlich diejenige Funktion erfüllt, die es früher auch in der alten Bundesrepublik hatte: die eines preisgünstigen und beweglichen Transportmittels für die täglichen Wege zum Arbeitsplatz, für diverse Besorgungen und Verpflichtungen. Andere Funktionen, die mit der Freude am Fahren, der Naturverbundenheit, Kontaktsuche usw. zu tun haben und dem Motorrad in den westlichen Bundesländern mehr die Bedeutung eines Freizeitmittels verleihen, scheinen den Motorradfahrern in Ost weitgehend fremd. Dies wird nicht nur an den ermittelten Einstellungswerten im Vergleich West / Ost erkennbar, sondern auch an der unterschiedlichen Altersverteilung der Motorradfahrer (im Osten gehört jeder dritte Motorradfahrer Altersgruppen über 45 Jahre an) und an den vergleichsweise geringen Abmeldequoten der Fahrzeuge in Ost in den Wintermonaten (vgl. oben). Dem grundsätzlichen Bedeutungsunterschied des Motorrades in West und Ost müssen bundesweite Verkehrssicherheitsmaßnahmen vorerst noch Rechnung tragen.

### **Fahrradfahren in West und Ost**

In abgeschwächter Form gilt der Bedeutungsunterschied, der sich für das Motorrad in West und Ost nachweisen läßt, auch für die Verwendung des Fahrrades.

Das Fahrradfahren besitzt im Westen ausgeprägteren Freizeitcharakter als im Osten und wird hier auch mehr mit gesundheitlichen Gründen und Aspekten des Umweltschutzes in Verbindung gebracht.

Was den Anteil von Radfahrern an der (erwachsenen) Gesamtbevölkerung betrifft, gibt es zwischen West und Ost allerdings nur geringfügige Unterschiede. In West geben 51% der Befragten an, (manchmal) mit dem Rad zu fahren, in Ost sind

es 54%. Geschlechtsspezifische Unterschiede sind hierbei nicht zu erkennen.

Die Sicherheit von Radfahrern hängt nicht nur von infrastrukturellen Bedingungen ab, sondern auch vom Verhalten der Radfahrer selbst. Ihren eigenen Aussagen zufolge – auf die methodische Problematik von Selbstauskünften wird im Bericht ausdrücklich hingewiesen – verhalten sich westliche Radfahrer weniger regelkonform als Radfahrer aus dem Osten. Sie fahren eher vom Radweg ab, befahren Radwege und Einbahnstraßen in falscher Richtung, geben eher keine Richtungsanzeige usw. Möglicherweise heben sich durch dieses Verhalten Sicherheitsvorteile, die der Zustand des Straßennetzes in den alten Bundesländern auch dieser Verkehrsteilnehmergruppe bietet, zumindest partiell wieder auf.

### **Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel**

Wie an anderer Stelle bereits ausgeführt, benutzen die Bewohner der östlichen Bundesländer öffentliche Nahverkehrsmittel in stärkerem Maß als Bewohner der westlichen Länder. Die höhere Nutzung ergibt sich jedoch weniger aus höheren Frequenzen der jeweiligen ÖPNV-Nutzer, als aus einem höheren Bevölkerungsanteil, der die täglichen Wege mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln zurücklegt. 67% der Bewohner in Ost geben an, Busse zu benutzen (West 55%), 38% nutzen die Straßenbahn (West 25%), 35% die Eisenbahn im Nahverkehr (West 31%). Lediglich U- und S-Bahnen werden in West häufiger genannt (30% vs. 25%), was wohl in erster Linie auf unterschiedliche infrastrukturelle Möglichkeiten verweist.

Als Grund für die Nutzung von ÖPNV-Mitteln wird – in West und Ost gleichermaßen – die Nichtverfügbarkeit eines eigenen Kraftfahrzeugs genannt (54%), insbesondere von Frauen. Der freiwillige Verzicht auf das eigene Fahrzeug wird von Männern in West und Ost mit 35 bzw. 34% und von Pkw-Fahrern mit 48% in West und 52% in Ost verhältnismäßig oft als Nutzungsgrund angegeben. Bezogen auf alle Befragtengruppen spielt aber dieser Aspekt mit 23 bzw. 22% eine ebenso untergeordnete Rolle wie die nur gelegentliche Substitution des eigenen Fahrzeugs (21%).

Auch die Vorteile öffentlicher Verkehrsmittel bewerten ÖPNV-Nutzer in West und Ost nahezu gleich, bis auf zwei Ausnahmen: 44% der Nutzer in Ost wissen zu schätzen, daß öffentliche Verkehrsmittel billiger sind (West 24%), 49% der Nutzer in West meinen, ihre Parkprobleme lösen zu können, wenn sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren (Ost 26%). Weiterhin besitzen Bequemlichkeit, Umweltfreundlichkeit und Sicherheit bei allen Befragten einen hohen Stellenwert. Umweltaspekte werden vor allem von männlichen ÖPNV-Nutzern aus dem Westen genannt (41% vs. 29% Männer Ost).

Als Beweggründe gegen die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel rangiert bei allen Befragten die Bequemlichkeit des eigenen Autos an erster Stelle (West 77%, Ost 69%), gefolgt von schlechten Verbindungen, zu großen Zeitverlusten und zu hohen Fahrpreisen. Beim letztgenannten Argument besteht der größte Unterschied zwischen West (58%) und Ost (6%). Besonders hier sind bei späteren Erhebungen Änderungen zu erwarten. Bei der Frage schließlich nach Möglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV steht im Westen erwartungsgemäß der günstigere Fahrpreis ganz im Vordergrund, im Osten werden mit der auffallend häufigen Nennung modernerer Fahrzeuge, wetterfester Wartehallen und besse-

rer Platzangebote eher Komfortaspekte in den Vordergrund gestellt. Ganz oben in der Wunschhierarchie stehen ferner – gleichermaßen in West und Ost – Aspekte, die mit besseren Verbindungen und schnellerem Fortkommen zu tun haben.

### **Einstellungen zum Straßenverkehr**

#### **Einstellungen zum Auto und Autofahren**

Nach den Gesichtspunkten beim Autokauf gefragt, äußern die Pkw-Fahrer in West und Ost sehr rationale Vorstellungen. An der Spitze stehen die geringe Schadstoffbelastung, die Fahrsicherheit und ökonomische Aspekte, nur mit leichten Akzentunterschieden in West und Ost. Auch hinsichtlich ihrer Fahrstile unterscheiden sich deutsche Fahrer in West und Ost nur geringfügig. Im Westen sind lediglich diejenigen Verhaltensstile etwas stärker ausgeprägt, die mit dem Dominanzstreben von Fahrern untereinander zu tun haben, insbesondere bei männlichen Fahrern. Auf das eigene Fahrkönnen angesprochen, ergibt sich das in der Literatur hinlänglich dokumentierte Phänomen, daß sich sehr viele Fahrer, wiederum vor allem Männer, als überdurchschnittlich einstufen (Männer West 44%; Männer Ost 46%), nur wenige jedoch als unterdurchschnittlich (Männer in West und Ost: 4%). Frauen, besonders Fahrerinnen aus dem Osten, sind in dieser Hinsicht weit selbstkritischer.

#### **Regelverstöße von Kraftfahrern und Einstellung zur polizeilichen Überwachung**

Die Kraftfahrer aus dem Westen räumen mehr Regelverstöße ein als Kraftfahrer aus dem Osten, insbesondere im Bereich von Geschwindigkeitsdelikten. Östliche Kraftfahrer erweisen sich durchweg als stärker normenorientiert. Dies wird auch an ihrer Einstellung zur polizeilichen Überwachung und zur Notwendigkeit von Vorschriften im Straßenverkehr erkennbar. Sie räumen diesen Ordnungsinstanzen einen deutlich höheren Stellenwert ein als Fahrer der westlichen Bundesländer. Inwieweit die vorgefundenen Unterschiede in der Vergangenheit begründet sind oder den Eindruck mangelnder polizeilicher Präsenz im Straßenverkehr des Ostens zum Zeitpunkt der Befragung widerspiegeln, läßt sich erst anhand von Vergleichsdaten künftiger Erhebungen beantworten.

#### **Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft**

Gemessen an den Antworten zu Fragen, die sich auf das Miteinander auf unseren Straßen beziehen, nehmen Kraftfahrer aus dem Westen ein größeres Maß an Rücksichtslosigkeit in ihrem Verkehrsumfeld wahr als Fahrer des Ostens, punktuell geben sie aber auch stärkere Eindrücke partnerschaftlichen Verhaltens wieder.

Rücksichtslosigkeit empfinden sie vor allem bei Verkehrssituationen, die die Durchsetzung bzw. Vereitelung des Wunsches nach schnellerem Vorwärtskommen betreffen und zum Auslöser aggressiver Gefühle werden können. Vermutlich kommt hierin die Spannung zwischen hohen Wunschgeschwindigkeiten einerseits und der hohen Verkehrsdichte im westlichen Autobahnnetz andererseits zum Ausdruck.

Den Aussagen zum partnerschaftlichen Verhalten der befragten Kraftfahrer zufolge, macht man sich im Westen eher auf Hindernisse, Staus und Gefahren aufmerksam, und man entschuldigt sich auch eher einmal für einen Fehler. Hilfestellung

gewährt man anderen Fahrern am ehesten dadurch, daß man ihnen das Einscheren in die eigene Fahrspur ermöglicht. Partnerschaftlichkeit im Osten äußert sich vor allem durch die vergleichsweise größere Bereitschaft zur Pannenhilfe.

Beide Formen der Hilfsbereitschaft dürften ein Stück Verkehrsrealität in West und Ost widerspiegeln.

### **Einstellung zu Geschwindigkeitsregelungen**

Die Einstellungen der Bevölkerung zu Geschwindigkeitsregelungen auf Autobahnen, Landstraßen und im Innerortsverkehr wurden teilweise getrennt für West und Ost ermittelt. Dies geschah wegen der noch sehr unterschiedlichen infrastrukturellen Bedingungen der Straßennetze in West und Ost und wegen der zur Zeit noch unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen.

Bezogen auf westliche Autobahnen befürworten 56% der Bevölkerung in West und 73% der Bevölkerung in Ost ein generelles Tempolimit. Das als sinnvoll erachtete Geschwindigkeitslimit unterscheidet sich im Mittel bei den Befürwortern in West (127 km / h) und Ost (125 km / h) wenig voneinander.

Für ein Tempolimit auf östlichen Autobahnen votieren 59% der Befragten aus dem Westen und 89% der Befragten aus dem Osten. Mit 113 km / h (West) und 108 km / h (Ost) liegen die mittleren Geschwindigkeitslimits der Befürworter erheblich unter dem Limit für Westautobahnen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Landstraßen werden von der großen Mehrheit der Deutschen nicht in Frage gestellt. Zwischen den Landstraßennetzen in West und Ost werden jedoch – was die konkrete Geschwindigkeitsgrenze betrifft – Unterschiede gemacht. Für das westliche Straßennetz geben Westdeutsche im Schnitt 97 km / h als zweckmäßiges Limit an, Ostdeutsche 91 km / h. Bezogen auf das ostdeutsche Straßennetz liegen die Werte bei 89 km / h (Westdeutsche) und 83 km / h (Ostdeutsche).

Die Befragungsergebnisse lassen erkennen, daß die Bewohner in Ost für Autobahnen und für Landstraßen Geschwindigkeitslimits eher akzeptieren bzw. niedrigere Geschwindigkeitsgrenzen angeben. Dies gilt jedoch nicht für innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen. Sowohl für die Innerortsstraßen, auf denen sich der Verkehr hauptsächlich abspielt, wie für Straßen abseits des eigentlichen Verkehrs (Wohngebiete) geben sie als sinnvolles Limit mit 51 km / h bzw. 39 km / h Werte an, die nicht unter, sondern leicht über den Werten der westdeutschen Bevölkerung liegen (50 km / h bzw. 38 km / h).

Es hat den Anschein, daß die unterschiedliche Motorisierungsgeschichte in West und Ost zu einer unterschiedlichen Sensibilität geführt hat, was die Realisierung von Geschwindigkeitsvorstellungen in verschiedenen Verkehrsräumen betrifft. Angesichts des Straßenzustands erweisen sich die Geschwindigkeitsvorstellungen für den Innerortsbereich im Osten als nicht unproblematisch.

### **Akzeptanz eines einheitlichen Alkohol-Grenzwertes**

Im Frühjahr 1991 wurde in der Bundesrepublik über eine Vereinheitlichung des Alkohol-Grenzwertes diskutiert. Zu der Zeit waren in West 0,8-Promille, in Ost 0,0-Promille gesetzlicher Grenzwert. Nach einem sinnvollen einheitlichen Grenzwert befragt, sprachen sich zu dieser Zeit 54% der West-

deutschen und 80% der Ostdeutschen für einen Wert bis 0,5-Promille aus, 33% im Westen und 10% im Osten für höhere Grenzwerte.

Gezielt auf die Akzeptanz der – seinerzeit am meisten erörterten – 0,5-Promillegrenze angesprochen, erfuhr dieser Grenzwert hohe Resonanz. Nur 21% der Westdeutschen und 4% der Ostdeutschen votierten eindeutig für Werte, die über dem 0,5-Grenzwert liegen. Auf die Bevölkerungsverteilung der gesamten Bundesrepublik hochgerechnet konnte daher davon ausgegangen werden, daß lediglich 17% aller Deutschen explizit gegen einen Grenzwert von 0,5-Promille eingestellt waren.

### **Einstellung zu Sicherheitsgurten und zum Schutz von Kindern im Pkw**

Deutsche in West und Ost haben durchweg positive Einstellungen zum Sicherheitsgurt. Sie sind von seiner Schutzwirkung überzeugt (in Ost etwas stärker als in West) und in hohem Maß an ihn gewöhnt (in West etwas stärker als in Ost). Die gesetzliche Regelung, die die Nichtbenutzung mit einer Geldstrafe belegt, wird von 86% der Bevölkerung in West und sogar von 91% in Ost akzeptiert. Dies gilt für die Vordersitze in Pkw. Für die Rücksitze fallen die Akzeptanzwerte nicht ganz so positiv aus.

72% der Befragten in West legen, ihren Aussagen zufolge, den Gurt bei jeder Fahrt an, 16% meistens. In der Summe liegen die entsprechenden Werte in Ost mit 64% bzw. 19% um 5%-Punkte tiefer als in West. Lediglich in dieser Größenordnung dürften sich die tatsächlichen Benutzungsquoten – bezogen auf die Vordersitze – im Verkehrsquerschnitt in West und Ost unterscheiden.

Ungünstig dagegen stellt sich in Ost die Sicherungsquote von Kindern im Pkw dar. Angesichts meist noch fehlender Kindersitze oder Gurte auf den Rücksitzen berichten die Eltern unter den Pkw-Fahrern in Ost lediglich zu 43%, sie würden ihre Kinder im Auto sichern (West: 83%).

Die Einstellung zum Schutz von Kindern allerdings ist in Ost kaum weniger positiv als in West. Einer gesetzlichen Sicherungspflicht würden nicht weniger Eltern in Ost zustimmen als in West (81% bzw. 78%).

Die motivationalen Voraussetzungen zur Erhöhung der Sicherheit von Kindern sind demnach bei Eltern in ganz Deutschland gegeben. Vordringlich erscheint es daher, die tatsächlichen Voraussetzungen – vor allem in Ost – zu verbessern.

### **Wahrgenommene gesellschaftliche Probleme und Einstellung zu Sicherheitsmaßnahmen**

Unter verschiedenen Problemen des Alltagslebens rangieren verkehrsbezogene Probleme in der Einschätzung der Ost-Bewohner höher als im Westen. Insbesondere den Pkw-Fahrern aus den östlichen Bundesländern macht das Unfallrisiko mehr Sorge als etwa Probleme der Umweltverschmutzung, des Drogenmißbrauchs oder der Kriminalität, die wiederum im Westen stärker zu Besorgnis Anlaß geben.

Direkt auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit angesprochen, nehmen die Befragten in Ost sehr viel deutlicher eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit wahr als Befragte aus den westlichen Bundesländern.

Verschiedene Prioritäten setzt man in West und Ost auch bei der Wahl von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Im Westen baut man – neben einer weiteren Verbesserung des Rettungswesens – auf verstärkte Verkehrsaufklärung, verbesserte Fahrausbildung und Prüfung, „weiche“ Maßnahmen also. Auch im Osten rangiert das Rettungswesen hoch; daneben erwartet man jedoch vor allem „harte“ Maßnahmen: die Verbesserung des Straßenzustands und die Überwachung des Zustands der Fahrzeuge. Künftige Sicherheitsprogramme dürften unter anderem daran gemessen werden, inwieweit sie diesem Erwartungsspektrum der Bevölkerung in den östlichen Bundesländern entsprechen.

### Berichtete Verkehrsunfälle

Die Frage, ob sie in den letzten 2 Jahren in einen Unfall verwickelt waren, ist von 13% aller Befragten in West und von 10% in Ost bejaht worden. Bei der Interpretation dieser Angaben ist zu berücksichtigen, daß es sich um den Zeitraum je 1 Jahr vor und nach Öffnung der Grenzen handelt. Die dramatische Unfallentwicklung in Ost seit Grenzöffnung konnte damit nur im Ansatz erfaßt werden.

Im Westen dominieren eindeutig Unfälle, die man als Pkw-Fahrer erlitten hat, in Ost verteilen sich die Angaben mehr auf verschiedene Arten der Verkehrsteilnahme.

Hinsichtlich der Umstände von Pkw-Unfällen lassen sich leichte Unterschiede zwischen West und Ost registrieren, angesichts der geringen Anzahl der betrachteten Unfälle besitzen diese Angaben jedoch lediglich Hinweischarakter.

### Ausblick

Mit dieser ersten gesamtdeutschen Befragung zu vielen Themen der Straßenverkehrsbeteiligung und Straßenverkehrssicherheit sollte ein Überblick über die Voraussetzungen bei den Verkehrsteilnehmern zum Zeitpunkt der Vereinigung der deutschen Staaten gegeben werden. Vorhandene Informationen über Verkehrsteilnehmer in West und Ost werden durch die Befunde und Ergebnisse dieser Befragung teils bestätigt, teils spezifiziert und in vielerlei Hinsicht erweitert. Aus den meisten Befunden wird deutlich, daß die Verkehrssicherheitsarbeit in Ost und West auf längere Sicht hin differenziert zu betrachten und zu behandeln ist. Es müssen unterschiedliche Prioritäten gesetzt werden, und die Ausgestaltung der jeweiligen Maßnahmen muß den regionalen Besonderheiten in West und Ost gerecht werden.

Viele der in diesem Bericht wiedergegebenen Befunde und Daten dürften über längere Zeit ihre Gültigkeit behalten, andere werden sich im Zuge der Angleichung der Verkehrssysteme rasch verändern. Um diese Veränderungen kurz- und langfristiger Art zu erfassen und als Datenbasis der Unfall- und Sicherheitsforschung sowie als Informationsgrundlage von Maßnahmeüberlegungen fortzuschreiben, sind für die nächsten Jahre Wiederholungsbefragungen vorgesehen.

Aus dem Vergleich im zeitlichen Längsschnitt dürften relevante Anpassungsprozesse erkennbar werden. Auch lassen sich Aufschlüsse darüber gewinnen, inwieweit die verschiedenen Maßnahmen, die bislang zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ergriffen worden sind, bei den Verkehrsteilnehmern die erwartete Resonanz finden und zum gewünschten Erfolg führen.

## 1 Zielsetzung und Inhalte

Die seit Jahrzehnten separat verlaufene Entwicklung in Ost und West hat in vielen Lebensbereichen einen sehr unterschiedlichen Standard bewirkt – so auch im Straßenverkehr. Der Informationsstand, die Ansichten, Befürchtungen und Erwartungen sowie feste Gewohnheiten sind von der jeweiligen gesellschaftlichen Gesamtsituation in unterschiedlicher Weise mitgeprägt. Verkehrswissenschaftliche Beiträge für eine schnelle Anpassung der beiden Verkehrssysteme bestehen u. a. darin, eine Daten- und Informationsbasis zu schaffen, die es erlaubt, den jeweiligen Status quo in punkto Verkehrsverhalten und Verkehrssicherheit abzuschätzen und einen Anfang für längerfristige Beobachtungen zu setzen.

Damit wird eine Grundlage geschaffen, den kurz- und mittelfristigen Bedarf der Sicherheits- und Unfallforschung zu definieren, verkehrspolitische Entscheidungen empirisch abzustützen sowie Möglichkeiten und Grenzen einer wirksamen Einflußnahme auf verschiedene Verkehrsteilnehmergruppen auszuloten.

Hierbei kommt es darauf an, einen Überblick zu gewinnen, in welcher Weise und wie oft am Verkehr teilgenommen wird und welche Verkehrsmittel und Verkehrswege aus welchen Anlässen und mit welchen Absichten in Anspruch genommen werden. In diesem Zusammenhang ist es außerdem von Interesse, die jeweilige Bereitschaft zu kennen, Veränderungen zu akzeptieren und neue Vorschriften und Verhaltensnormen zu übernehmen.

Um einen derartigen Überblick zu gewinnen, hat die BAST Repräsentativbefragungen in den westlichen und östlichen Bundesländern in Auftrag gegeben. Das Befragungskonzept ist darauf angelegt, den Themenbereich möglichst breit aufzufächern und dabei insbesondere Inhalte aufzunehmen, die im Zuge der Anpassung wesentliche Veränderungen erwarten lassen, aktuelle Problembereiche abbilden und spezielle Problemgruppen erkennen helfen.

Zum Einstieg in das Diskussionsfeld Straßenverkehr ist die allgemeine Grundhaltung zu einigen kritisch und bedrohlich erachteten Problemen der modernen Industriegesellschaften und der Umwelt angesprochen.

Unter dem Stichwort Mobilität wird quasi ein Fahrtenbuch eingerichtet, mit dem sich die an einem Stichtag erfolgten Ortsveränderungen und die Wahl der Verkehrsmittel nachverfolgen lassen. Die Tage pro Monat / Jahr werden ermittelt, an denen die jeweils verfügbaren Transportmittel (öffentliche und private) in Anspruch genommen werden. Dabei interessiert auch, wie oft seit der Öffnung der Grenzen zwischen beiden Teilen Deutschlands mit eigenen Kraftfahrzeugen grenzüberschreitende Fahrten erfolgen und welche Fahrleistungen im Jahr vor und nach der Öffnung der Grenzen zu veranschlagen sind.

An den öffentlichen Nahverkehr werden von verschiedenen Personen und Personengruppen unterschiedliche Ansprüche gestellt. Dem eigenen Kraftfahrzeug wird in der Regel der Vorrang gegeben. Welche Ansichten werden zu diesem Thema vergleichsweise im östlichen Teil Deutschlands vertreten? Welche Ansprüche werden gestellt, wie werden Busse und Bahnen genutzt, wer ist auf öffentlichen Transport in welchem Ausmaß angewiesen, und was veranlaßt dazu, das eigene Kraftfahrzeug zugunsten von Bussen und Bahnen zeitweise unbenutzt zu lassen? Was verstärkt bzw. begünstigt dieses Verhalten?

Weiterhin ist die Situation von Radfahrern zu beleuchten. Zu welchen Anlässen und aus welchen Motiven werden Fahrräder benutzt, und wie steht es dabei mit der Einhaltung der bestehenden Vorschriften? Wie oft wird z. B. der Gehweg befahren, das Rotlicht mißachtet oder trotz Radweg die Fahrbahn benutzt?

Für das östliche Bundesgebiet müssen zuverlässige Informationen über die Verteilung der Führerscheine nach Fahrerlaubnisklassen, nach Dauer der Fahrerlaubnis und nach Lebensalter der Verkehrsteilnehmer bereit stehen. Entsprechende Statistiken sowie Daten zur Nutzung von Kraftfahrzeugen, losgelöst von der Frage des Halters, stellen den für die verkehrswissenschaftliche Forschung fundamentalen Bezugsrahmen dar.

Zur Prognose der aktuellen Bestandsentwicklung von Kraftfahrzeugen und Führerscheinen lassen sich entsprechende Absichtserklärungen heranziehen, sich in absehbarer Zeit bestimmte Führerscheine und bestimmte Kraftfahrzeuge (Produktklassen; Fahrzeugklassen) anzuschaffen.

Bipolar zweckgebunden ist das Motiv, motorisierte Zweiräder zu fahren: Sachzwang und Wirtschaftlichkeitsfragen auf der einen, Freude und Erlebniswert auf der anderen Seite der Dimension. Welcher Schwerpunkt überwiegt bei welchen Fahrergruppen? Wie organisieren sich Motorradfahrer, und was ist dabei ausschlaggebend?

Unter dem Stichwort Pkw lassen sich im wesentlichen folgende Schwerpunkte bilden: Technische Daten, Ausstattung, Einstellung zum Auto und zum Autofahren.

Von der jeweiligen Art der Verkehrsteilnahme hängt es ab, wie der Zustand des Systems „Straßenverkehr“ erlebt und wie er subjektiv bewertet wird. Welche Eindrücke über rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr liegen vor, wie ist es mit dem Sicherheitsabstand, mit „Ungeduld“ und „Drängeln“, mit dem Linksfahren, dem Überholen von Kolonnen, mit Nötigung und Behinderung?

Das Klima im Verkehr und die Bereitschaft, Vorschriften und Regelungen zu akzeptieren und einzuhalten, hängen u. a. damit zusammen, wie sich das jeweilige Verkehrssystem in punkto Regelung und Überwachung darstellt. Wichtig ist dabei, welche Bedeutung der Rolle der Polizei bei der Überwachung des Straßenverkehrs zugewiesen wird und wie Regelung und Überwachung in das Gesamtbild eines sicheren Straßenverkehrs integriert sind. Welche Regeln werden akzeptiert, welche eingehalten bzw. übertreten? Auf welchen Straßen(klassen) werden welche Fahrgeschwindigkeiten und welche Begrenzungen erwartet und akzeptiert? Werden für Straßenklassen östlich und westlich der ehemaligen Grenze hierbei andere Maßstäbe gesetzt?

Aufschlußreich dürften auch die vergleichenden Fragen zum Schutz von Fahrern und Fahrzeuginsassen sein (Anlegen von Sicherheitsgurten, Nutzung von Kinder-Halteeinrichtungen u. a.) sowie die Bewertungen, die diese Einrichtungen in Ost und West heute erfahren.

Die Befragung schließt mit einem „Protokoll“ über erlittene Verkehrsunfälle innerhalb der letzten beiden Jahre ab. Die Art der Verkehrsteilnahme wird für jeden berichteten Unfall ermittelt. Der letzte Unfall erhält besonderes Gewicht: Art der Verkehrsteilnahme, Hauptursache, Schuld, Einschalten von Polizei und Versicherung, Schadensart, sonstige Beteiligte und deren Art der Verkehrsteilnahme sind dabei festgehalten.

## 2 Methode und Vorgehensweise

### 2.1 Konstruktion des Erhebungsinstrumentes

Methode der Untersuchung ist die standardisierte mündliche Befragung. Der überwiegende Teil der Fragen wird den Befragten in Form von Statements vorgegeben, die anhand 4- bzw. 5-stufiger Ratingprofile zu beantworten sind. Die Abstände zwischen den einzelnen Stufen werden als äquidistant betrachtet und behandelt. Damit lassen sich Angaben zu Verhaltensweisen oder Bewertungen von Sachverhalten graduell messen. Quantifizierbare Merkmale (z. B. Alter oder Fahrleistung) werden numerisch erfaßt und prüfstatistisch auch so behandelt. In wenigen Ausnahmen werden Meßwertklassen kategorial ausgewertet und dargestellt.

Zumeist inhaltlich oder formal neu angepaßt, sind in anderen Projekten erprobte Fragenkomplexe als Bausteine in das Gesamtkonzept eingeflossen\*). Hierbei war maßgeblich, daß Form und Inhalte eine Ost-West-Quer Verbindung gestatten und daß die gewonnenen Informationen als Retrospektive auf die jeweiligen Verhältnisse der DDR sowie der Bundesrepublik vor der Vereinigung herangezogen werden können. Zudem war wichtig, daß die Inhalte auch für zeitliche Längsschnittbetrachtungen von Veränderungen (z. B. bei beabsichtigten Wiederholungsbefragungen) noch ausreichend aktuell sind.

Aus früheren bundesdeutschen Untersuchungen entnommene Fragen haben oft keinen ausreichenden Bezug zur Realität im anderen Teil Deutschlands. Insofern war inhaltlich z. B. auch sicherzustellen, daß im westlichen Teil diskutierte Probleme für Bürger im östlichen Teil Deutschlands verständlich bzw. nachvollziehbar sind. Insbesondere Inhalte des bislang geltenden Rechts- und Regelungssystems sind hiervon betroffen.

In Anbetracht der jeweils in Ost und West stark voneinander abweichenden schulischen und beruflichen Ausbildungswege und Berufszweige ließ sich die ehemals in der Bundesrepublik erstellte sozialwissenschaftliche Standardstatistik nicht ohne weiteres übernehmen. Das hierzu vorhandene Kategorieschema war daher entsprechend zu verändern.

### 2.2 Auswahlverfahren und Beschreibung der Stichproben

Als Zugang zu den beiden Grundgesamtheiten wurden in den alten Bundesländern – fortan als „West“ bezeichnet – und in den neuen, als „Ost“ bezeichneten Bundesländern, zwei voneinander unabhängige Stichproben benutzt. Zielgruppen sind dabei jeweils alle Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit, die zum Zeitpunkt der Untersuchung das 18. Lebensjahr vollendet haben und in Privathaushalten leben.

Für die Teilstudie West wurde das Stichprobendesign des Arbeitskreises Deutscher Marktforschungsinstitute e. V. (ADM-Master-Sample) verwendet. Der ADM-Stichprobenplan ist ein Zufallsauswahlverfahren, das von Wahl-Stimmbezirken ausgeht.

Da zum Zeitpunkt der Vorbereitung dieser Studie noch kein dem ADM-Master-Sample vergleichbares Stichprobendesign für die neuen Bundesländer vorlag, mußte hier auf das

\*) vgl. hierzu Literaturübersicht

Gemeindeverzeichnis zurückgegriffen werden. Aus einem kompletten Verzeichnis aller Gemeinden in Ost wurden durch ein von GFM-GETAS speziell entwickeltes Zufallsstichprobenverfahren 420 Sample-Points gezogen.\*)

Mit den so entstandenen flächendeckenden Bevölkerungsstichproben für Ost und West ist die Repräsentativität für die deutsche Wohnbevölkerung ab 18 Jahre sichergestellt und die Vergleichbarkeit in allen Phasen der Untersuchung, d.h. auch für Phasen geplanter Wiederholungsbefragungen, gegeben. In Ost (in den Grenzen vor dem 3. Oktober 1990) sind 2.500 und in West 2.000 Personen zur Befragung herangezogen worden. Der jeweils unterschiedliche Umfang der Stichproben ist durch die Vorannahme begründet, daß in den neuen Bundesländern etwa jede zweite Person, in der früheren Bundesrepublik dagegen etwa 2 von 3 Personen über Pkw verfügen. Die gewonnenen Nettostichproben der jeweiligen autofahrenden Population stehen im Zentrum der Fragestellungen und sollten mengenmäßig den prüfstatistischen Kriterien genügen.

Nach einem Pretest sind im Oktober 1990 die Feldarbeiten aufgenommen und zum Jahreswechsel beendet worden.

### 2.3 Auswerteverfahren und Form der Ergebnisdarstellung

Die Befragungsdaten stammen aus Haushaltsstichproben. Die Chance einer jeden in einem Haushalt lebenden Person, Zielperson zu sein, nimmt mit zunehmender Haushaltsgröße ab. Zur Herstellung der Chancengleichheit von Personen und zur Angleichung dieser Personenstichproben an die Sollstruktur der amtlichen Bevölkerungsstatistik sind die Rohdaten nach sozialwissenschaftlich üblichen Verfahren transformiert und gewichtet worden (s. GFM-GETAS, 1991). Zur angleichenden Gewichtung dienen die amtlichen Bevölkerungsstatistiken der Bundesrepublik Deutschland mit Stand vom 31.12.87 und der DDR mit Stand vom 31.12.88. Bezogen auf diese Zeitpunkte wird zwischen der erwachsenen Wohnbevölkerung (mit deutscher Staatsangehörigkeit) im Gebiet Ost bei 12.700.621 Einwohnern und 46.444.000 entsprechenden Personen in West ein Mengenverhältnis von 1 : 3,66 angetroffen. Etwa um diesen Verhältniswert schwanken auch die nach Geschlecht und / oder nach Lebensalter gegliederten Anteile der Population in West und Ost.

Ohne daß es ein Ziel war, den Status quo in bezug auf Fakten des Straßenverkehrs für das gesamte Bundesgebiet in seinen neuen Grenzen global zu ermitteln, werden in einigen wichtigen Darstellungen informationshalber neben den ermittelten Daten für West und für Ost auch bundesweit geltende Angaben gemacht. Die oben gezeigte Disproportionalität der beiden Populationen und die Disproportionalität der beiden Stichproben (2000 Befragte West; 2500 Befragte Ost) ist hierbei auszugleichen, indem für jede der betrachteten Teilpopulationen die mengemäßigen Verhältniszahlen berechnet und auf die Ergebnisse übertragen werden. Entsprechend hochgerechnete Daten sind kenntlich gemacht.

Das wahrscheinlichkeitstheoretische Modell der Prüfstatistik setzt eine uneingeschränkte Zufallsauswahl von Stichproben voraus. Diese Forderung ist streng genommen nicht erfüllt,

wenn Daten von gewichteten Stichproben prüfstatistisch behandelt werden. Diesen Überlegungen folgend werden im Regelfall, unter der Annahme der Übertragbarkeit auf die Grundgesamtheiten, die erzielten Befunde deskriptiv als %-Wert-Differenzen der Stichproben ausgewiesen. Ausgenommen davon sind jedoch Meßwerte mit kleiner Varianz, wie die Skalenwerte, die sich bei Einstellungsmessungen ergeben. Mit dem nötigen Vorbehalt und dem Zweck, Meßwertunterschiede, die sich mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit von P < 1% nicht durch stichprobenabhängige Meßfehler erklären lassen, deutlich zu kennzeichnen, werden prüfstatistische Verfahren als Interpretationshilfen herangezogen. Das arithmetische Mittel ( $\bar{x}$ ) der Skalenwerte wird zur Anschauung mitgeteilt, die Unterschiedsprüfung erfolgt über den verteilungsunabhängigen U-Test von Mann und Whitney. Nominalskalierte Daten werden mit dem Chiquadrat-Mehrfeldertest geprüft.

Die Fülle der erörterten Themen hat es notwendig gemacht, Fragenkomplexe (zu Kinder-Halteeinrichtungen und zur Alkohol-Promille-Grenze) in von dieser Befragung gesonderten Erhebungen unterzubringen. Der Modus dieser Erhebungen, die Stichprobengewinnung und der Anspruch auf Repräsentativität der erzielten Daten sind weitgehend mit dem Methodenbericht dieser Arbeit identisch. Weitere Hinweise liefern die Abschnitte 11.8 und 11.10.

Thematisch stark aufgefächerte Befragungen sind dadurch gekennzeichnet, daß sich von der jeweiligen Frage abhängig, die jeweiligen Zielgruppen ändern. So läßt sich der eigene Pkw nur von Personen beschreiben, die über ein solches Fahrzeug verfügen, unabhängig von der Häufigkeit seines Gebrauchs. Auch die Fahrleistung, z.B. mit Pkw, setzt die Möglichkeit seiner Nutzung voraus, schließt zudem aber mit ein, daß mit diesem Fahrzeug selbst tatsächlich gefahren wird. Da sich die in den folgenden Tabellen und Abbildungen prozentuiert oder gemittelt dargestellten Daten nur in Zusammenhang mit den speziellen Merkmalen der Zielgruppe sowie vor dem Hintergrund ihrer Mengen und Teilmengen richtig bewerten lassen, wird vorab (in Tabelle 1) ein Mengengerüst zu allen im Bericht betrachteten Gruppierungen bereitgestellt. Dieses Mengengerüst soll eine Übersicht über definitiv sich überschneidende Gruppen liefern. Solche Gruppen, wie z.B. Pkw-Fahrer, erhalten eine Zusatzkennzeichnung in römischer Bezifferung. Das Mengengerüst schafft zudem die Möglichkeit, in dreidimensionalen Tabellen die Basen auszusparen und damit an Übersicht zu gewinnen. Die Basen im Mengengerüst und in den Daten-Tabellen weichen gelegentlich unerheblich voneinander ab, wenn die Angaben zu der Frage unvollständig oder unklar waren und ausgeschlossen werden.

\*) Nähere Einzelheiten der Stichproben und der Stichprobengewinnung sind im Methodenbericht GFM-GETAS, 1991 enthalten



Verkehrsdemografische Merkmale <sup>a</sup>	Soziodemografische Merkmale						
	Altersgruppen	West			Ost		
		männlich	weiblich	Gesamt	männlich	weiblich	Gesamt
		N	N	N	N	N	N
<b>Gesamtstichproben</b> (Wohnbevölkerung ab 18 Jahre)	18–20	68	60	128	95	61	155
	21–24	71	71	142	81	82	163
	25–34	184	177	361	253	264	517
	35–44	151	160	311	222	225	447
	45–54	180	178	358	222	231	453
	55–59	74	76	151	89	81	170
	60–64	71	100	171	77	142	219
	65–79	71	101	171	67	106	174
	70–74	29	67	96	35	53	88
	75–79	22	54	76	21	53	74
	ab 80	15	20	35	7	33	40
<b>Gesamt</b>		936	1064	2000	1169	1331	2500
<b>Fahrerlaubnisbesitzer</b>	<b>Gesamt</b>	807	588	1395	983	535	1519
<b>Inhaber einer Fahrerlaubnis für Pkw</b> (Klasse 3 bzw. B)	18–20			72			29
	21–24			109			83
	25–34			314			319
	35–44			270			300
	45–54			282			270
	55–59			97			91
	60–64			89			73
	65–69			88			56
	70–74			26			22
	75–79			15			13
ab 80			9			3	
<b>Gesamt</b>			1371			1258	
<b>Kraftfahrer (I)</b> (Personen, die über Pkw oder andere Kraftfahrzeuge verfügen)	<b>Gesamt</b>	712	500	1212	891	435	1327
<b>Kraftfahrer (II)</b> (Personen, die über Pkw oder Krafträder verfügen und selbst damit fahren)	18–24	82	59	141	90	42	132
	25–34	148	124	272	212	119	330
	35–44	134	121	254	194	107	300
	45–54	144	111	254	193	81	273
	55–64	117	50	167	125	35	160
	ab 65	80	32	112	68	13	82
	<b>Gesamt</b>	704	496	1200	883	396	1278
<b>Pkw-Fahrer (I)</b> (Fahrer von Personenkraftwagen)	18–34	76	59	135	68	32	100
	25–34	148	122	271	199	109	308
	35–44	132	121	253	189	105	294
	45–54	144	111	254	186	76	262
	55–64	117	50	167	120	28	148
	ab 65	79	32	111	62	13	75
<b>Gesamt</b>	695	494	1190	824	363	1187	
<b>Pkw-Fahrer (II)</b> (Personen, die ausschließlich über Pkw verfügen)	<b>Gesamt</b>	649	490	1138	574	325	898
<b>Kraftradfahrer (I)</b> Fahrer von Krafträdern, die mindestens 50 bzw. 60 km/h fahren	<b>Gesamt</b>	43	8	51	177	31	208
<b>Kraftradfahrer (II)</b> Fahrer von Krafträdern, die weniger als 50 bzw. 60 km/h fahren	<b>Gesamt</b>	21	3	24	101	37	137
<b>Kraftradfahrer (III)</b> (Fahrer von Krafträdern jeglicher Art)	18–24	14	1	15	54	12	66
	25–34	20	6	26	71	23	94
	ab 35	26	1	27	125	22	147
<b>Gesamt</b>	60	8	68	250	57	307	
<b>Kraftradfahrer (IV)</b> (Personen, die über Krafträder jeglicher Art verfügen)	<b>Gesamt</b>			74			428
<b>Radfahrer</b> (Personen, die manchmal mit dem Fahrrad fahren)	<b>Gesamt</b>	487	541	1029	642	710	1353
	– wenn zugleich auch Pkw-Fahrer (II)			666			490
	– wenn unmotorisiert			319			586
<b>Unmotorisierte</b> (Personen, die nicht über Kraftfahrzeuge verfügen)	<b>Gesamt</b>	224	564	788	278	896	1173
<b>Nutzer von ÖPNV</b> (Personen, die mindestens 1 mal pro Monat mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren)	<b>Gesamt</b>	271	468	738	516	864	1380
	– wenn zugleich auch Pkw-Fahrer (II)			285			404
	– wenn unmotorisiert			438			834

Tab. 1: Sozio- und verkehrsdemografische Stichprobenbeschreibung (Mengengerüst)

### 3 Art und Häufigkeit der Verkehrsbeteiligung (allgemein)

Die Art und Häufigkeit der Verkehrsbeteiligung hängt in hohem Maß davon ab, wie die Infrastruktur des Verkehrs beschaffen ist und welche Mittel für die individuelle Fortbewegung jeweils verfügbar sind. Wie sich der Aufenthalt von Personen im öffentlichen Verkehrsraum in Ost vergleichsweise mit West darstellt, welchem Zweck diese Aktivitäten dienen, wie häufig welche zweckbezogenen Aktivitäten ausgeübt und in welchem Ausmaß welche Verkehrsmittel für die jeweilige Fortbewegung in Anspruch genommen werden, ist bisher noch nicht ausreichend bekannt. Das Kapitel 3 wendet sich beispielhaft diesen Fragen zu, indem alle auf den Vortag einer jeden Befragung bezogenen Außer-Haus-Aktivitäten in Ost und West zur Information herangezogen und aufbereitet werden.

Eine direkte Vergleichbarkeit dieser Personenberichte setzt allerdings eine Gleichverteilung der Wochentage voraus, die mit den Aktivitäten verknüpft sind. Diese Vorbedingung ist erfüllt: In West und Ost beziehen sich 70% der Angaben auf normale Werktag (Mo. – Fr.), 16% auf Samstag und 14% auf Sonntag.

#### 3.1 Tägliche Wege

Gegliedert nach Wohngebiet und Geschlecht sind links in Tabelle 2 die berichteten Außer-Haus-Aktivitäten in Durchschnittsmengen von Wegen nach Wegzwecken pro Woche berechnet und dargestellt. Dem rechten Teil der Tabelle lassen sich jeweils die Anteile von Personen entnehmen, die an einem durchschnittlichen Wochentag entsprechende Wege zurücklegen.

Als Ergebnis ist festzuhalten, daß über die sieben Wochentage hinweg durchschnittlich 81% aller Personen in West und 83% aller Personen in Ost pro Tag mindestens einmal die eigene Wohnung verlassen. In dieser Hinsicht bestehen zwischen West und Ost demnach keine nennenswerten Unterschiede.

Unter dem zweck- und zielgebundenen Aspekt aller Wegstrecken werden dagegen erhebliche Besonderheiten sichtbar.\*)

Vom Grundsatz her gilt, daß nach entsprechender Auswahl der Vorgaben die Menge der Wegstrecken in einer durchschnittlichen Woche und pro Kopf in den beiden Teilen Deutschlands geschlechtsabhängig sind (s. Tabelle 2). Insbesondere in West wird bei Männern bei einer durchschnittlichen Anzahl von 26 Wegstrecken pro Woche vergleichsweise mit Frauen (23 Wegstrecken) eine etwas stärkere Mobilität beobachtet. Diese geschlechtsspezifischen Unterschiede liegen in Ost in dieser Stärke dagegen nicht vor.

Wege zum Einkauf von Lebensmitteln stellen sowohl in West mit etwa 5 Wegstrecken pro Kopf und Woche als auch in Ost

\*) Aus der Gesamtheit aller möglichen Wegzwecke ist ohne Anspruch auf deren Vollständigkeit für die Befragung eine Auswahl der wichtigsten zweckgebundenen Aktivitäten getroffen worden. Die Zielgruppen hatten sich je alternativ zu den Vorgaben zu entscheiden. Auf den einfachsten Fall bezogen, wird in diesem Bericht jeweils ein ausgewählter Weg aus einer „Wegkette“ von zwei Wegen - einem Hinweg und einem Rückweg - definiert. Die durchschnittliche Menge an Wegen pro Durchschnittstag wird mit dem Faktor 7 auf eine Durchschnittswoche hochgerechnet.

Zweck der Wege	Gebiet	Wege <sup>1)</sup> pro Woche u. Kopf			Personenanteile		
		Männer	Frauen	Gesamt	Männer %	Frauen %	Gesamt %
Arbeit/Beruf	West	6,3	3,2	4,6	44,9	22,7*	33,1
	Ost	6,2	4,0	5,0	44,6	28,4*	36,0
Schule/ Ausbildung	West	0,8	0,6	0,7	5,8	4,0	4,8
	Ost	0,6	0,5	0,5	4,0	3,5	3,7
Begleitung von Kindern	West	0,2	0,8	0,5	1,6	5,3*	3,6*
	Ost	0,8	1,0	0,9	5,2	7,9*	6,7
Lebens- mittelkauf	West	3,4	6,4	5,0	24,4	45,9*	35,9*
	Ost	4,3	6,8	5,7	31,1	48,4*	40,3
Sonstige Besorgungen z.B. Arzt/Bank	West	3,2	3,9	3,6	22,4	27,8*	25,3
	Ost	3,6	4,1	3,9	25,6	28,9	27,3
Vereine, Sport Freizeit- aktivität	West	2,0	1,1	1,5	14,3	7,7*	10,8
	Ost	1,5	0,9	1,2	10,9	6,6*	8,6
Kulturelle Aktivitäten	West	0,6	0,5	0,6	4,7	3,6	4,1*
	Ost	0,4	0,3	0,4	3,2	2,1	2,6
Stadtbummel, Cafe, Gast- wirtschaft	West	2,5	1,3	1,8	17,7	8,9*	13,0*
	Ost	1,8	1,1	1,4	12,3	7,8*	9,9
Besuche	West	4,0	3,6	3,8	28,2	25,6	26,8
	Ost	4,1	3,8	3,9	28,8	26,7	27,7
Sonstige Wege	West	2,7	1,8	2,2	19,5	13,2*	16,2
	Ost	2,7	2,1	2,4	19,4	15,1*	17,1
Total	West	25,7	23,1	24,3	86,2	77,0*	81,3
	Ost	25,9	24,6	25,2	85,5	81,0	83,1
nicht außer Haus	West				13,8	23,0	18,7
	Ost				14,5	19,0	16,9

<sup>1)</sup> Für jeden Weg sind zwei Strecken (Hin-, Rückweg) veranschlagt (\* Chi<sup>2</sup>-Werte mit  $p < 1\%$ )  
Basis. Gesamtstichproben in Tab. 1

**Tab. 2:** Durchschnittsmengen von Wegen nach Wegzwecken pro Kopf und Woche (Tabelle links) und %-Anteile der Wohnbevölkerung, die an einem durchschnittlichen Wochentag entsprechende Wege zurücklegen (Tabelle rechts), gegliedert nach Geschlecht

mit durchschnittlich etwa 6 Wegstrecken den absoluten Schwerpunkt unter den täglichen Aktivitäten dar, gefolgt von Wegen zum Arbeitsplatz bzw. von Wegen für sonstige berufliche Verpflichtungen (4,6 Wegstrecken in West und 5,0 Wegstrecken in Ost).

Für beide dieser og. Zwecke sowie für andere Besorgungen verlassen die Bundesbürger in Ost im Schnitt häufiger das Haus. Gleiches gilt auch für Wege verbunden mit dem Zweck, Kinder zu begleiten, eine Aktivität, die in West an einem Durchschnittstag etwa von 4% der Personen, in Ost dagegen nahezu mit der doppelten Häufigkeit (rund 7%) in Erscheinung tritt. Im Gegensatz dazu werden in West mehr Wege gezählt, die überwiegend dem Zweck dienen, einen Stadtbummel zu machen, Gastwirtschaften oder Cafés aufzusuchen, kulturellen Interessen bzw. Vereinsangelegenheiten nachzugehen oder sportlichen Interessen zu folgen (s. Tabelle 2 und Abb.1). Freizeitwege machen demnach im Westen einen deutlich größeren Anteil aus als im Osten.

Geschlechtsbezogen ist das familiäre Rollenverhalten im Ost / West-Vergleich offensichtlich verschieden. Männer in Ost beteiligen sich (bei Anteilen von 31%) gegenüber den Män-

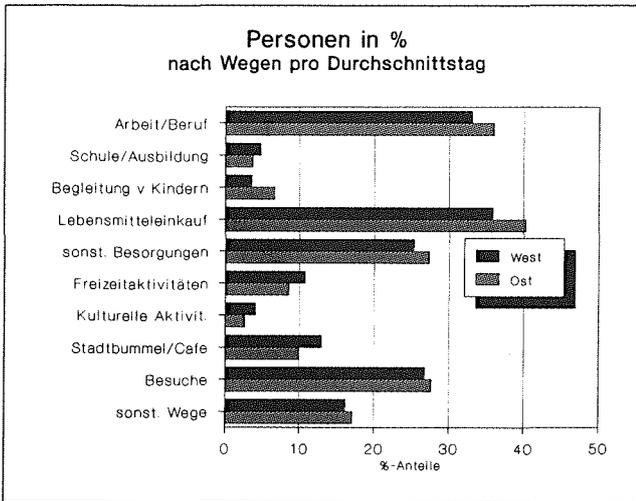


Abb. 1

Personen in West (Anteile von 24%) wesentlich häufiger am Lebensmitteleinkauf. Bei Anteilen von 5% in Ost vergleichsweise mit 2% in West ist die Begleitung von Kindern in Ost ebenfalls häufiger als in West eine von Männern übernommene Aufgabe. Frauen in Ost sind dagegen mit Anteilen von 28% mehr als Frauen in West (23%) im Zusammenhang mit beruflichen Verpflichtungen unterwegs.

### 3.2 Benutzte Verkehrsmittel

Wie bereits die täglichen Wege stellt auch die Art der Verkehrsbeteiligung ein Merkmal dar, das pro Kopf und Tag mehrere Varianten erlaubt. In Anlehnung an die oben vorgenommene Etappengliederung je eines Wegs in Hin- und Rückweg werden für dieses Merkmal pro Person jeweils nur zwei Arten der Verkehrsbeteiligung pro Weg (mit zwei Wegstrecken) nach den in Tabelle 3 berichteten Vorgaben zur Beantwortung zugelassen. Jeder der beiden Wegstrecken eines zweckbezogenen Wegs lassen sich somit eine von zwei der genannten Verkehrsbeteiligungsarten zuordnen. Die Summe aller Wegstrecken ist daher mit der Summe aller Arten der Verkehrsbeteiligung identisch.

Unter diesen methodisch vereinfachten und nicht als absolut zu bewertenden Bedingungen – die Angaben sind zudem speziell auf die Monate Oktober / November bezogen – sind relative Vergleiche zwischen West und Ost möglich.

Tabelle 3 und Abbildung 2 lassen erkennen, daß in West ebenso wie in Ost die tagesdurchschnittlichen Wege am häufigsten zu Fuß bzw. als Fahrer eines Pkw zurückgelegt werden. Der öffentliche Nahverkehr wie U- / S-Bahn oder Bus, das Fahrrad oder das Mitfahren im Pkw spielen für den Personentransport sowohl in West als auch in Ost bei nur 6% bis 10% aller zurückgelegten Strecken eine eher untergeordnete Rolle. Gleiches gilt auch für Wege mit Krafträdern (Anteile von unter 3%).

Wege mit der Eisenbahn im Nahverkehr und mit sonstigen Verkehrsmitteln sind jeweils anteilsmäßig noch kleiner (weniger als 1%).

Während allerdings im westlichen Bundesgebiet der eigene Pkw unter allen übrigen Verkehrsbeteiligungsarten die Vorrangstellung erreicht (44% aller Streckenmengen werden damit gedeckt), werden im östlichen Teil mit 41% die meisten aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Auch die öffentlichen Nahver-

Art der Verkehrsmittelnutzung	Gebiet	Wegemengen in %		Gesamt	%Wert-differenz
		Männer	Frauen		
Als Fahrer von Pkw	West	54,3	33,6	43,7	- 13,2
	Ost	46,9	15,2	30,5	
Als Pkw-Mitfahrer	West	4,7	7,5	6,1	+ 0,4
	Ost	3,1	9,8	6,5	
Als Nutzer von U-Bahn/S-Bahn/Bus	West	5,4	8,0	6,7	+ 2,5
	Ost	5,7	12,6	9,2	
Als Nutzer von Eisenbahn (im Nahverkehr)	West	0,8	0,5	0,6	- 0,1
	Ost	0,4	0,5	0,5	
Als Krad-Fahrer (mind. 50 bzw. 60 km/h)	West	0,2	0,1	0,2	+ 1,5
	Ost	2,7	0,9	1,7	
Als Krad-Fahrer (unter 50 bzw. 60 km/h)	West	0,5	0,1	0,3	+ 0,2
	Ost	0,9	0,2	0,5	
Als Fahrrad-Fahrer	West	7,4	8,0	7,7	+ 2,1
	Ost	7,3	12,3	9,8	
Als sonstiger Verk.-Mittel-Benutzer	West	0,6	0,1	0,3	+ 0,1
	Ost	0,6	0,2	0,4	
Als Fußgänger	West	26,2	42,3	34,2	+ 6,6
	Ost	32,5	48,5	40,8	
Mengen aller täglichen Wege	West	3436	3508	6943	
	Ost	4330	4665	8995	

Basis s. Gesamtstichproben in Tab. 1

Tab. 3: Nutzung von Verkehrsmitteln – Menge an täglichen Wegen in %-Anteilen –

kehrsmittel haben ebenso wie die Fahrten mit dem Motorrad oder mit dem Fahrrad für den Personentransport in Ost vergleichsweise ein stärkeres Gewicht (s. Abb. 2).

In Abhängigkeit vom Geschlecht treten besonders deutliche Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung auf. In Ost werden die tagesdurchschnittlichen Strecken der Frauen nur zu 15% mit dem eigenen Pkw überbrückt, wohingegen die Frauen in West doppelt so oft (34%) einen Pkw als Fahrer nutzen. Vergleichsweise mit West sind Frauen in Ost öfter auf das Mitfahren im Pkw, auf die Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel, die Nutzung von Motorrädern und Fahrrädern angewiesen und treten insgesamt häufiger als Frauen in West ihre Wege zu Fuß an.

Auch von den männlichen Bürgern in Ost werden mehr Strecken zu Fuß absolviert als von Männern im Westen. Nennenswerte Anteile machen bei den Männern in Ost ferner die Wege

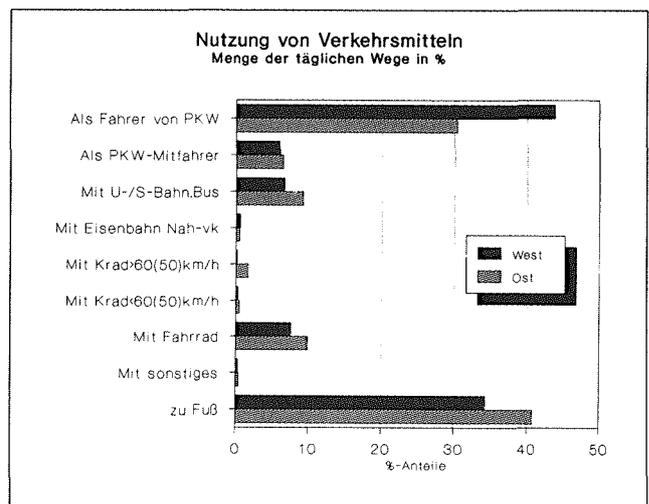


Abb. 2

aus, die sie mit dem motorisierten Zweirad, insbesondere der größeren Kategorie (ab 60 km/h), zurücklegen.

## 4 Fahrerlaubnisbesitz

### 4.1 Fahrerlaubnisbesitz und -bedarf

Der Fahrerlaubnisbesitz gehört zu denjenigen Bezugsgrößen, welche in amtlichen Statistiken weder global noch differenziert nach Lebensalter und Geschlecht oder nach Dauer der Fahrerlaubnis erfaßt sind. Von daher kommt diesen Daten u. a. auch in bezug auf verkehrswissenschaftliche Fragestellungen eine besondere Bedeutung zu.

Nach Tabelle 4 sind etwa 68% der gesamtdeutschen Wohnbevölkerung bei Jahresende 1990 im Besitz einer Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen. West (70%) und Ost (61%) unterscheiden sich um 9%-Punkte.

Diese Differenz in der jeweiligen Menge der Fahrerlaubnisbesitzer ist überwiegend auf die weibliche Wohnbevölkerung zurückzuführen. Frauen im Osten besitzen zu 40% eine Fahrerlaubnis, Frauen im Westen dagegen zu 55%.

Altersgruppen	Insgesamt* %	West Gesamt %	Ost Gesamt %	Männer			Frauen		
				Gesamt* %	West %	Ost %	Gesamt* %	West %	Ost %
18-20 J.	55,8	58,6	46,0	64,3	66,3	57,5	45,3	50,1	28,0
21-24 J.	74,0	77,4	61,2	88,6	90,8	80,0	59,5	64,1	42,4
25-34 J.	84,1	87,8	72,3	91,1	91,0	91,4	77,3	84,5	53,9
35-44 J.	85,0	87,6	75,6	93,6	93,8	92,9	76,8	81,7	58,5
45-54 J.	77,1	79,4	68,9	89,5	88,5	92,0	65,0	70,2	46,7
55-59 J.	65,3	65,6	64,3	87,9	87,6	89,1	42,2	43,8	36,9
60-64 J.	51,0	53,2	42,6	83,5	86,5	72,1	29,1	29,8	26,5
65-69 J.	50,1	53,1	36,7	80,5	82,3	71,3	29,2	32,7	14,8
70-74 J.	30,2	28,9	38,5	71,5	72,1	67,1	11,6	10,2	19,7
75-79 J.	23,9	23,1	27,1	66,1	67,0	62,2	6,5	4,7	13,5
ab 80 J.	23,7	28,8	8,0	55,2	62,2	32,0	3,3	3,5	2,7
Gesamt	67,8	69,7	60,7	85,8	86,3	84,1	52,0	55,2	40,2

\* auf der Basis ausgeglichener Disproportionalität  
Basis s. Gesamtstichproben in Tab. 1

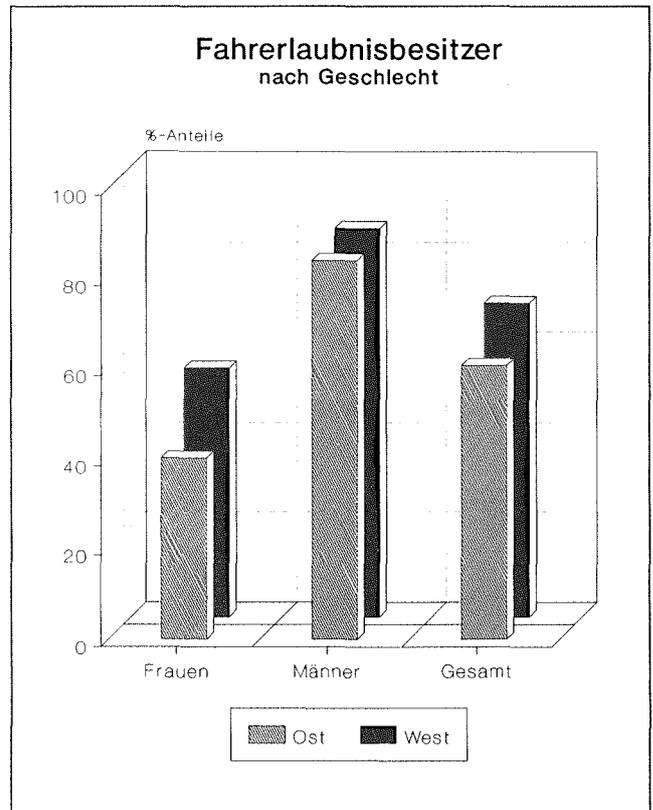
**Tab. 4:** Fahrerlaubnisbesitzer in Bevölkerungsanteilen nach Geschlecht und Lebensalter

Demgegenüber unterscheiden sich in West die Anteile der männlichen Fahrerlaubnisbesitzer (86%) von denen in Ost (84%) kaum (s. Abb. 3).

In den Altersgruppen 25 bis 44 Jahre ist der Anteil derjenigen, die eine Fahrerlaubnis besitzen, am größten. Dies gilt für Männer und Frauen, in West und Ost.

Wie in West kann auch in Ost die überwiegende Mehrheit der Fahrerlaubnisbesitzer -zumindest gelegentlich- auf ein Kraftfahrzeug zurückgreifen (s. Tab. 5). Männliche und weibliche Fahrerlaubnisinhaber im Westen nehmen zu 88% bzw. 85% aktiv als Kraftfahrer am Straßenverkehr teil. Den größten Anteil an „aktiven“ Fahrerlaubnisinhabern erreichen die Männer im Osten mit ca. 91%. Dagegen wird bei den Frauen im Osten die kleinste „Ausschöpfungsquote“ (81%) beobachtet.

Unterschiedlich in Ost und West läßt sich auch der mittelfristige Bedarf an Fahrerlaubnissen bewerten (s. Tabelle 6). 7% al-



**Abb. 3**

Motorisiert	Personen mit Fahrerlaubnis					
	West			Ost		
	Gesamt %	Männer %	Frauen %	Gesamt %	Männer %	Frauen %
ja	86,9	88,2	85,1	87,4	90,7	81,3
nein	13,1	11,8	14,9	12,6	9,3	18,7
Basis	1395	807	588	1519	983	535

**Tab. 5:** Fahrerlaubnisbesitz nach Motorisierung

ler Verkehrsteilnehmer äußern die Absicht, sich in den nächsten beiden Jahren um eine (weitere) Fahrerlaubnis zu bemühen. Dieser Anteil ist – die unter 18jährigen nicht eingerechnet – im Osten der Bundesrepublik mehr als doppelt so hoch zu veranschlagen wie im Westen (12% vs. 5%). Geschlechtsunterschiede schlagen dabei weder in Ost noch in West zu Buche.

Führerschein geplant	Insgesamt* %	West Gesamt %	Ost Gesamt %	Männer			Frauen		
				Gesamt* %	West %	Ost %	Gesamt* %	West %	Ost %
ja	6,9	5,4	12,4	6,7	5,3	11,8	7,1	5,5	13,0
nein	93,1	94,6	87,6	93,3	94,7	88,2	92,9	94,5	87,0
Basis	—	2000	2500	—	936	1169	—	1064	1331

\* auf der Basis ausgeglichener Disproportionalität

**Tab. 6:** Fahrerlaubnisbedarf nach Geschlecht

## 4.2 Fahrerlaubnisbesitz nach Klassen

Die Fahrerlaubnisse der Wohnbevölkerung Ost sind hinsichtlich ihrer Klassifizierung (in A, B etc. bis E, M und T) mit Fahrerlaubnissen, wie sie im alten Bundesgebiet definiert sind, nur bedingt vergleichbar. Folglich wird darauf verzichtet, unterschiedlich definierte Fahrerlaubnisse für das Bundesgebiet zahlenmäßig zusammenzulegen und eine Gesamtstatistik zu liefern. Eine für West und Ost jeweils gesonderte Betrachtung ist angemessener.

Die Fahrerlaubnis für Pkw / Kombi bildet als Klasse B sowohl in Ost (50% dieser Wohnbevölkerung) wie als Klasse 3 in West (68% dieser Wohnbevölkerung) jeweils den Schwerpunkt unter den verschiedenen Fahrerlaubnissen (s. Tab. 7).

Fahrerlaubnis-Klassen (Mehrfachnennungen)	Bevölkerung	
	West %	Ost %
Klasse 3/B	68,6	50,3
Klasse E	—	14,8
Klasse 1/A	11,4	30,2
Klasse 1a	2,9	—
Klasse 1b	2,9	—
Klasse 2/C	5,0	16,9
Klasse 2/D mit Personenbeförderung	0,3	4,4
Klasse 4, 5/T, M	10,8	33,7
Keine Fahrerlaubnis	30,3	39,3
Basis	2000	2500

Tab. 7: Fahrerlaubnisbesitz nach Fahrerlaubnis-Klassen

Die Fahrerlaubnis E (14,8% in Ost) – hierunter fallen Pkw, Lkw oder Busse mit Anhänger über 750 Kg Gesamtmasse – schließt auch das Führen von Pkw / Kombi ohne entsprechende Anhänger ein. Somit verfügen mehr Befragte in Ost über eine Pkw-Fahrerlaubnis, als es aus dem Anteil der Fahrerlaubnisbesitzer Klasse B erkennbar wird. Da es sich teilweise aber um Doppelnennungen handelt, verbietet sich eine einfache Aufsummierung von Klasse B- und Klasse E-Fahrerlaubnissinhabern. Das gleiche trifft im übrigen auch für Klasse 2 im Westen zu, die ebenfalls die Klasse 3-Fahrerlaubnis mit einschließt.

Die mit der West-Fahrerlaubnis Klasse 1, 1a und 1b (17%) in etwa vergleichbare Ost-Fahrerlaubnis Klasse A ist in Ost mengenmäßig mit etwa 30% deutlich stärker vertreten. Vergleichsweise hoch sind auch in Ost die Anteile von Personen mit Fahrerlaubnissen der Klasse T oder M, die in etwa den Fahrerlaubnissen Klasse 4 und 5 (West) entsprechen (34% gegenüber 11% in West). Wie zuvor gilt auch hier, daß z. B. die Fahrerlaubnis M für die Bürger in Ost auch für Kleinkrafträder gilt, die – nach altem Fahrerlaubnisrecht – in West teilweise den Klassen 1a oder 1b zugeordnet werden. Personen mit Fahrerlaubnis für Lkw (Klasse C im Vergleich mit 2) sowie mit Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung, sind (zusammengenommen) im Osten der Bundesrepublik viermal so oft wie im Westen vertreten.

Zweifelsfrei wäre es dienlich, in Anbetracht dieser jeweils ver-

schiedenen Fahrzeug- und Fahrerlaubnisdefinition im einzelnen festzustellen, mit welcher Fahrerlaubnis in West und Ost welche Personen zum Führen welcher Arten von Kraftfahrzeugen tatsächlich berechtigt sind. Nicht zuletzt auch durch die Erschwernisse zahlreicher Gesetzesänderungen im Kraftverkehr in den westlichen Bundesländern war der unverhältnismäßige Aufwand einer entsprechenden Ordnung an dieser Stelle nicht zu leisten. In einer bevorstehenden Studie wird das nachgeholt.

## 4.3 Fahrerlaubnis für Pkw

Nachfolgend wird dargestellt (Tabelle 8), wie sich die Fahrerlaubnis für Pkw / Kombi (Klasse 3 bzw. Klasse B) in der Wohnbevölkerung Ost und West in Abhängigkeit vom Geschlecht verteilt, wobei auch das Merkmal Lebensalter in diese Darstellung mit einfließt. Eine in dieser Weise aufgegliederte Statistik stellt für viele Untersuchungen zum Unfallrisiko von Pkw-Fahrern eine grundlegende Bezugsgröße dar, die in der Statistik nicht bereitgehalten wird und einer laufenden Aktualisierung bedarf.

Altersgruppen	Insgesamt*	Personen mit Pkw-Fahrerlaubnis					
		West			Ost		
		Gesamt %	Männer %	Frauen %	Gesamt %	Männer %	Frauen %
18–20 J.	48,3	56,7	62,6	50,1	18,4	23,6	10,2
21–24 J.	71,7	77,2	90,8	63,7	50,7	67,0	34,4
25–34 J.	80,9	87,0	90,0	83,9	61,8	79,6	44,7
35–44 J.	82,4	86,6	92,3	81,4	67,0	83,1	51,2
45–54 J.	74,6	78,9	87,5	70,2	59,5	80,3	39,6
55–59 J.	62,0	64,2	85,1	43,8	53,9	76,3	29,1
60–64 J.	48,2	52,1	83,6	29,8	33,3	60,5	18,5
65–69 J.	47,6	51,1	77,3	32,7	32,2	65,3	11,1
70–74 J.	48,5	27,1	66,1	10,2	24,6	39,6	14,8
75–79 J.	19,1	19,4	54,5	4,7	18,1	48,9	6,1
ab 80 J.	20,9	25,4	54,3	3,5	6,9	25,8	2,7
Gesamt	64,7	68,6	84,0	55,0	50,3	70,6	32,5

\* auf der Basis ausgeglichener Disproportionalität  
Basis s. Gesamtstichproben in Tab. 1

Tab. 8: Fahrerlaubnis für Pkw in Bevölkerungsanteilen nach Alter und Geschlecht

Der Anteil der Pkw-Fahrerlaubnissinhaber in der männlichen Wohnbevölkerung ist sowohl im Osten mit 71% wie im Westen mit 84% jeweils bedeutend höher als der entsprechende Anteil unter den Frauen (33% in Ost, 55% in West). Generell werden jeweils die höchsten Personenanteile mit Pkw-Fahrerlaubnis in eher jüngeren Altersklassen (von 21 bis 44 Jahre) angetroffen. Die Anteile an Fahrerlaubnissitzern in der Bevölkerung werden mit steigendem Alter jeweils kleiner.

Ost- / West-Zugehörigkeit in Verbindung mit dem Einflußfaktor „Geschlecht“ führt – vor allem in den jüngeren Altersgruppen – zu extremen Unterschieden: Während beispielsweise ca. 91% der Männer im Westen im Alter von 21 bis 24 Jahren die Pkw-Fahrerlaubnis besitzen, trifft dies nur für ca. 34% der Frauen dieser Altersgruppe im Osten zu.

In der Abbildung 4 sind die Befunde aus Tabelle 8 anschaulich gemacht.

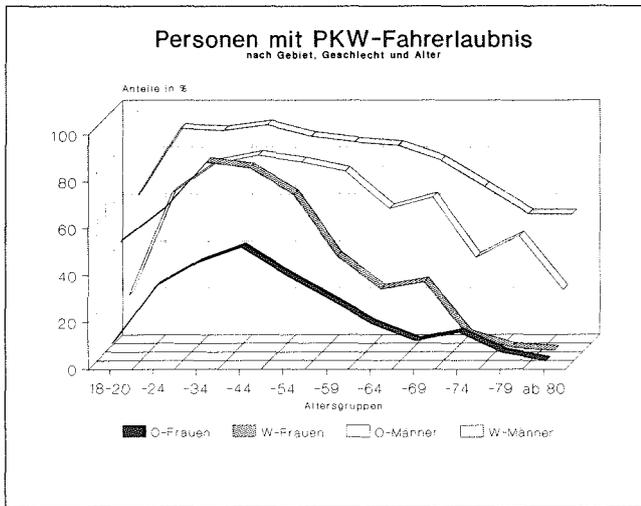


Abb. 4

#### 4.4 Pkw-Fahrerlaubnisbesitzer nach Lebensalter und Dauer der Fahrerlaubnis

Je nach Dauer der Fahrerlaubnis zeigen die Kraftfahrer in Ost – verglichen mit West – in ihrer jeweiligen Altersstruktur einige Besonderheiten.

Fahranfänger, die Ihre Fahrerlaubnis noch nicht länger als ein Jahr besitzen, sind in den westlichen Bundesländern -bei einem mittleren Lebensalter von etwa 21 Jahren- deutlich jünger als die entsprechenden Fahranfänger in den Gebieten Ost, deren Altersdurchschnitt 25 Jahre beträgt. Auch im Mittel etwa drei Jahre älter als in West sind Fahranfänger in Ost mit einer Fahrerlaubnis von ein bis zwei Jahren Dauer. Mit längerer Dauer der Fahrerlaubnis gleicht sich dann diese verschiedene Altersstruktur weitgehend an (s. Tabelle 9).

Verglichen mit Ost (9%) sind in West (13%) unter den Pkw-Fahrerlaubnisbesitzern die eher jüngeren Lebensaltersgruppen (18 bis 24 Jahre) anteilmäßig stärker vertreten. Demgegenüber setzt sich die Population der Pkw-Fahrerlaubnisbesitzer in Ost anteilmäßig stärker aus solchen Personengrup-

pen zusammen, die das 24. Lebensjahr überschritten, jedoch das 60. Lebensjahr noch nicht erreicht haben (s. Abbildung 5).

Wenn man das Lebensalter nicht berücksichtigt und nur die Verteilung der Besitzdauer einer Pkw-Fahrerlaubnis betrachtet, zeigt sich ein weitgehend ähnliches Bild (Abbildung 6 und Tab. 9). Personen, die noch nicht länger als 7 Jahre in Besitz einer Pkw-Fahrerlaubnis sind, werden in Ost wie in West in vergleichbaren Anteilen angetroffen.

80% der Fahrerlaubnisinhaber in West und nahezu ein gleich großer Anteil in Ost verfügen seit mehr als 7 Jahren über ihre Fahrerlaubnis.

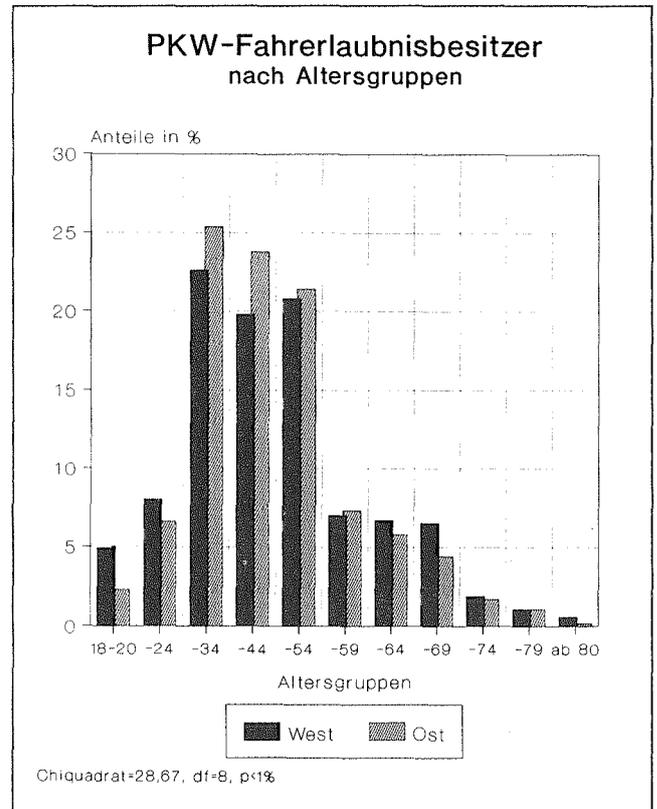


Abb. 5

Altersgruppen	Dauer der Fahrerlaubnis											
	bis 1 Jahr		> 1 bis 2 Jahre		> 2 bis 3 Jahre		> 3 bis 7 Jahre		> 7 Jahre		Gesamt	
	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %
18–20 J.	76,4	66,4	22,8	24,9	0,8	8,7	—	—	—	—	4,9	2,3
21–24 J.	5,7	28,3	6,3	11,2	19,8	19,4	68,2	41,2	—	—	8,0	6,6
25–34 J.	0,5	6,3	1,3	3,4	1,3	4,5	19,9	30,8	76,9	55,0	22,6	25,4
35–44 J.	—	1,5	0,7	3,1	2,1	0,8	3,4	7,5	93,8	87,1	19,8	23,8
45–54 J.	0,2	0,7	—	0,7	0,3	—	0,5	2,6	99,0	96,0	20,8	21,4
55–59 J.	—	—	0,6	—	0,6	—	—	2,1	98,8	97,9	7,0	7,3
60–64 J.	1,7	—	—	—	—	—	0,6	2,3	97,7	97,7	6,7	5,8
65–69 J.	—	—	—	—	—	—	1,7	4,1	98,3	95,9	6,5	4,4
70–74 J.	—	—	—	—	—	—	—	—	100,0	100,0	1,9	1,7
75–79 J.	—	—	—	—	—	—	—	—	100,0	100,0	1,1	1,1
ab 80 J.	—	—	—	—	—	—	—	—	100,0	100,0	0,6	0,2
Gesamt	4,5	5,5	2,1	3,1	2,4	2,8	10,9	13,3	80,0	75,4	100	100
Lebensalter (in Jahren)	Ø 21 J.	Ø 25 J.	Ø 24 J.	Ø 28 J.	Ø 26 J.	Ø 25 J.	Ø 26 J.	Ø 31 J.	Ø 47 J.	Ø 47 J.	Ø 43 J.	Ø 42 J.

Basis s. Inhaber einer Fahrerlaubnis für Pkw in Tab. 1

Tab. 9: Personen mit Pkw-Fahrerlaubnis in Altersgruppen nach Dauer der Fahrerlaubnis sowie Lebensalter im Durchschnitt

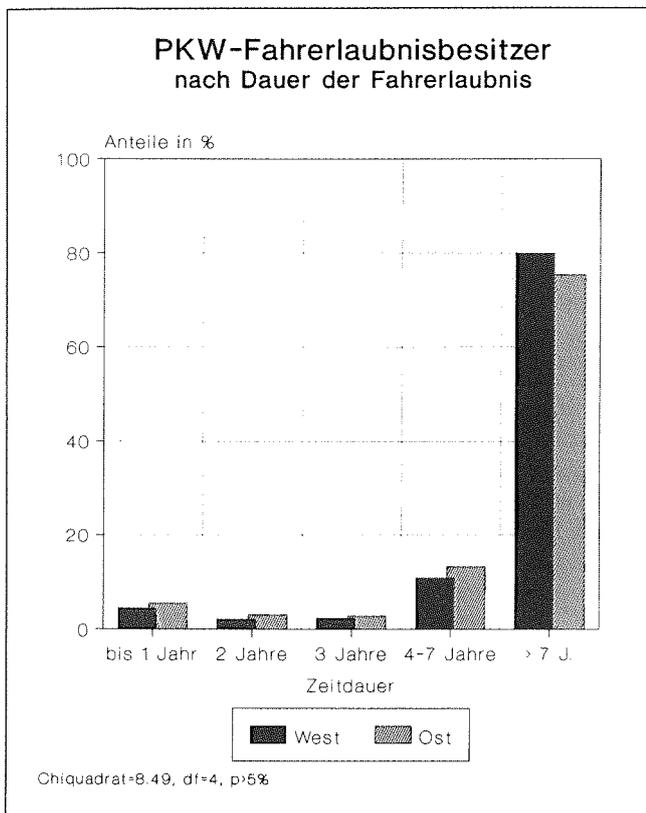


Abb. 6

## 5 Verfügbare Kraftfahrzeuge

### 5.1 Verfügbarkeit und Anschaffungsbedarf nach Fahrzeugarten

Ein Anliegen der Untersuchung war es, der Frage der Verfügbarkeit von Pkw und von motorisierten Zweirädern frage-technisch so nachzugehen, daß möglichst differenzierte Aussagen zu der jeweiligen Art der Verfügbarkeit unterschiedlicher Kraftfahrzeuge getroffen werden können. Hierbei war davon auszugehen, daß insbesondere in größeren Haushalten oftmals gleichzeitig mehrere Kraftfahrzeuge für die persönliche

Art der Verfügbarkeit	Art des Fahrzeugs					
	Pkw/Kombi		Kraftrad mindestens 60 bzw. 50 km/h		Kraftrad unter 60 bzw. 50 km/h	
	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %
selbst Halter	43,0	37,9	0,7	7,8	0,6	4,6
nicht Halter, aber immer verfügbar	11,2	10,4	1,2	2,4	0,3	2,1
nicht Halter, doch öfters verfügbar	3,6	1,8	0,2	0,4	0,3	0,7
nicht Halter, gelegentlich verfügbar	2,3	1,1	0,5	0,3	0,0	0,2
nicht verfügbar	39,9	50,9	97,5	89,2	98,9	92,6
Basis	2000	2500	2000	2500	2000	2500

Tab. 10: Verfügbarkeit nach Fahrzeugart

Nutzung bereitstehen. Das Antwortschema trägt diesem Sachverhalt Rechnung, indem die gleichzeitige Nutzung mehrerer Pkw und / oder Krafträder nach Art der Verfügbarkeit zu ermitteln ist.

Tabelle 10 liefert die Ergebnisse in Anteilen getrennt nach Ost und West und aufgegliedert nach Art der Verfügbarkeit verschiedener Klassen von Kraftfahrzeugen, wie sie jeweils kategorial den Befragten vorgegeben waren. Aus Gründen einer vereinfachten Vergleichbarkeit verschiedenartiger motorisierter Zweiräder mit unterschiedlichen Definitionen in West und Ost wurden die Krafträder vor dem Hintergrund ihrer jeweiligen Möglichkeiten einer Autobahnbenutzung in zwei Gruppen aufgeteilt: Im Gebiet Ost sind motorisierte Zweiräder, die bauartbedingt mindestens 50 km / h erreichen, für Autobahnen zugelassen. Im Gebiet West wird diese Grenze erst bei 60 km / h gezogen. Den og. „leistungsstärkeren“ Krafträdern stehen alle übrigen kleineren Krafträder zu Vergleichszwecken gegenüber.

Aus Tabelle 10 wird ersichtlich, daß der Anteil der Personen, die über Pkw verfügen können, im Westen der Bundesrepublik um 11%-Punkte höher als im Osten liegt. Im Gegensatz dazu stehen in Ost sowohl kleinere als größere motorisierte Zweiräder anteilmäßig häufiger als in West zur Verfügung. Bei allen drei Fahrzeugarten überwiegen die Personen, die selbst Halter dieser Fahrzeuge sind. Eine Ausnahme stellen die leistungsstärkeren Motorräder im Westen dar: Hier liegt der Anteil derjenigen Personen, die lediglich über das Fahrzeug verfügen können, über denen der Halter.

Tabelle 11 zeigt die geschlechtsspezifischen Unterschiede in der Verfügbarkeit dieser Fahrzeugarten.

Art des Kraftfahrzeugs	Gesamt		Geschlecht und Gebiet					
	West %	Ost %	Frauen			Männer		
			Gesamt* %	West %	Ost %	Gesamt* %	West %	Ost %
Pkw/-Kombi	60,1	49,1	43,1	46,8	29,6	74,3	75,2	71,2
Kraftrad (Leistung mindestens 50 bzw. 60 km/h)	2,5	10,8	1,4	0,7	3,8	7,7	4,6	18,8
Kraftrad (Leistung unter 50 bzw. 60 km/h)	1,2	7,4	1,3	0,3	4,9	4,0	2,2	10,4
Basis	2000	2500	—	1064	1331	—	936	1169

\* auf der Basis ausgeglichener Disproportionalität

Tab. 11: Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen in der Bevölkerung nach Geschlecht des Fahrers und Art der Fahrzeuge

Mit Anteilen von 74% stehen den Männern deutlich mehr Pkw zur Verfügung als den Frauen (43%). In Ost sind diese geschlechtsspezifischen Unterschiede besonders groß. Mit Anteilen von 30% kann in Ost etwa nur jede dritte Frau einen Pkw nutzen, während 71% aller Männer in Ost Pkw zum persönlichen Gebrauch zur Verfügung haben. Das entsprechende Zahlenmaterial aus Tabelle 11 ist in Abbildung 7 anschaulich gemacht.

Krafträder der „leistungsstarken“ Kategorie sind in den Haushalten in Ost mit 11% verfügbar und erreichen etwa die vierfache Menge der gleichen Maschinen in West (3%). Leistungs-

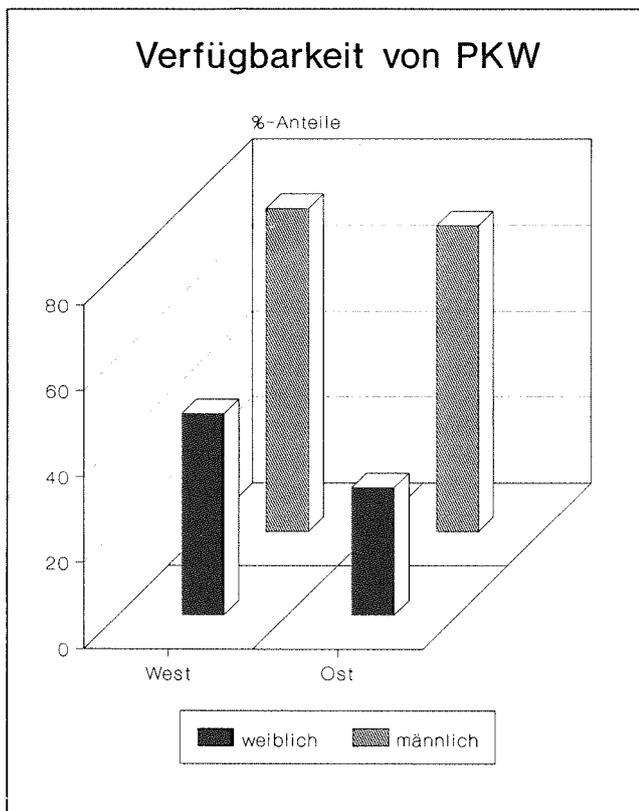


Abb. 7

schwächere, kleinere Zweiräder stehen in Ost mit 7% etwa sechsmal so häufig wie in West für die mögliche Nutzung bereit.

Die Anteile der Frauen, die in Ost Krafträder der ersten oder zweiten Kategorie zur Verfügung haben (4% bzw. 5%) sind im Vergleich mit den jeweiligen Anteilen der Frauen in West (0,7% bzw. 0,3%) deutlich höher (s. Abbildung 8 und 9). Hieraus ist aber nicht abzuleiten, daß die Krafträder, die den Frauen verfügbar sind, von diesen auch in gleichem Ausmaß wie von Männern genutzt werden.

Der Anschaffungsbedarf an Kraftfahrzeugen von Personen, die über eine Fahrerlaubnis verfügen, wird in Tabelle 12a, gegliedert nach Geschlecht und Arten von Kraftfahrzeugen aufgezeigt.

Hierbei wurde nach der Absicht gefragt, im kommenden Jahr einen Pkw / Kombi oder aber ein Kraftrad anschaffen zu wollen. Fahrerlaubnisbesitzer in Ost mit Kaufabsicht sollten zudem das gewünschte Fahrzeug näher beschreiben. Die Kategorien in Tabelle 12b standen hierbei zur Wahl. (Aus den Antworten der Befragten lassen sich keine Aussagen darüber machen, ob es sich um Ersatzbeschaffungen handelt oder nicht.)

Insgesamt äußern in West 16% der Fahrerlaubnisinhaber die Absicht, im Verlauf des kommenden Jahres ein Kraftfahrzeug anzuschaffen, in Ost sind es 27% (s. Tab. 12a u. Abb. 10). Die Erwerbsabsicht für Krafträder bemißt sich in West und in Ost auf ca. 1%. Gemessen am Kraftfahrzeugbestand deutet sich somit für den Osten ein Rückgang der Nachfrage dieser Fahrzeugart an. Deutlich höher als in West fällt erwartungsgemäß im Osten Deutschlands die Pkw-Nachfrage aus. Jeder vierte Fahrerlaubnisinhaber plant in Ost den Erwerb eines Pkw, Frauen und Männer zu vergleichbaren Anteilen.

Vorzugsweise besteht die Absicht, sich ein Neufahrzeug aus westlicher Produktion zu beschaffen (50%), gefolgt von westlichen Gebrauchtfahrzeugen (27%) (s. Tab. 12b u. Abb. 11).

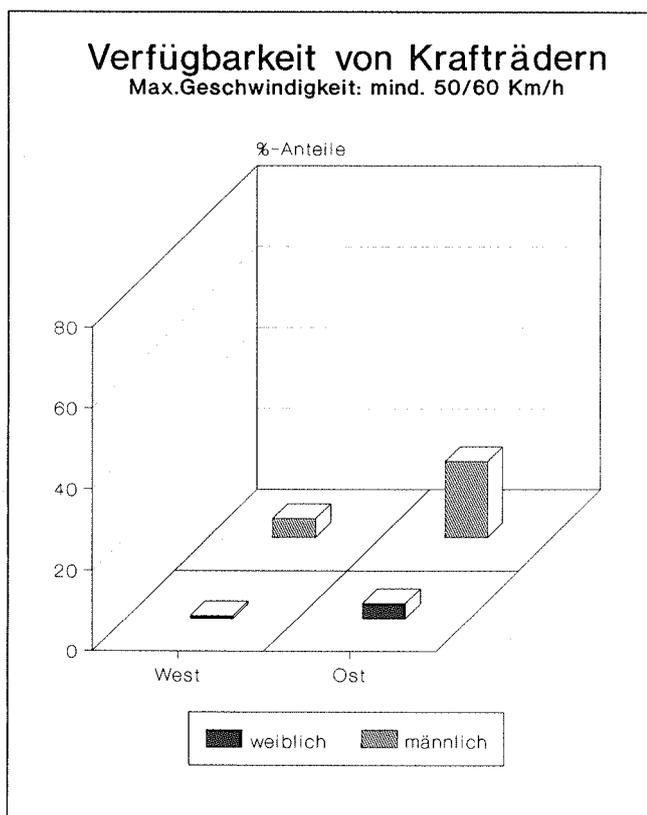


Abb. 8

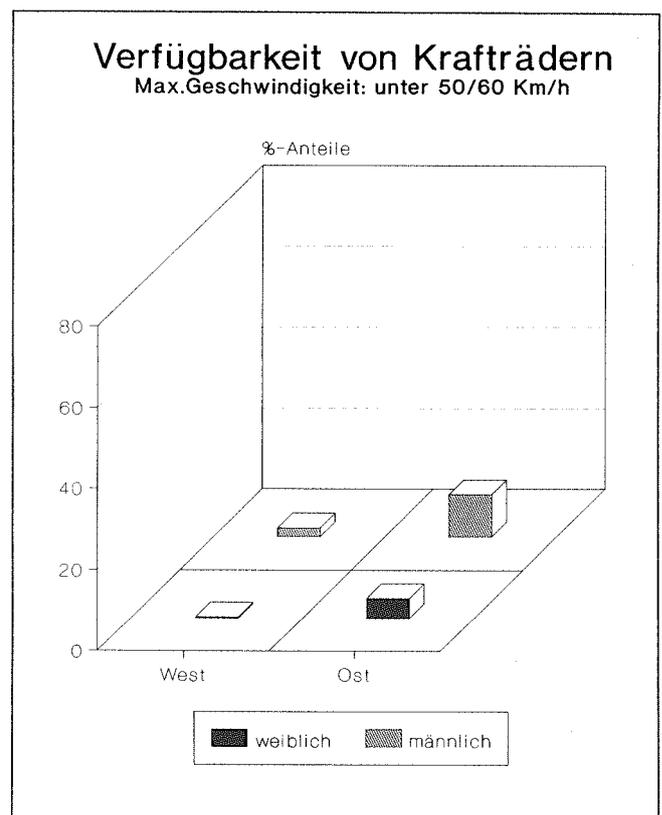


Abb. 9

Anschaffungsabsicht	Fahrerlaubnisbesitzer					
	West			Ost		
	Gesamt %	Frauen %	Männer %	Gesamt %	Frauen %	Männer %
Unentschieden	10	10	10	10	9	11
Kraftrad	1	1	2	1	0,3	1
Pkw/Kombi	15	11	17	26	24	26
Basis	1395	588	807	1519	535	983

Tab. 12a: Anschaffungsabsicht für Kraftfahrzeuge von Fahrerlaubnisbesitzern

Art des Pkw bei Anschaffung	Fahrerlaubnisbesitzer Ost		
	Gesamt %	Frauen %	Männer %
Neufahrzeug			
östlicher Produktion	6	5	7
westlicher Produktion	50	51	49
Gebrauchtwagen			
östlicher Produktion	4	6	3
westlicher Produktion	27	29	26
unentschieden	14	10	16
Basis	395	128	256

Tab. 12b: Art des gewünschten Pkw

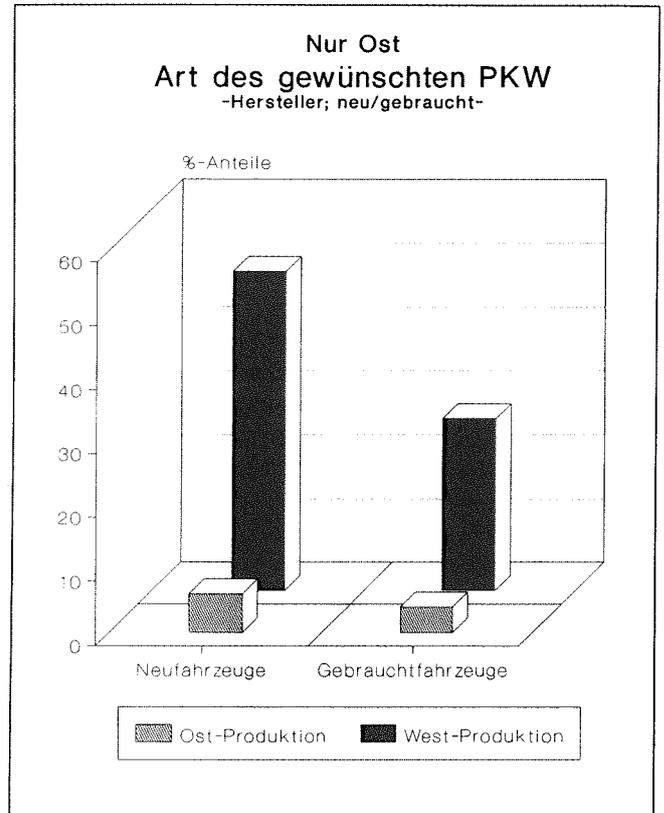


Abb. 11

Mit 6% (Neufahrzeuge) bzw. 4% (Gebrauchtfahrzeuge) fällt die Nachfrage nach Pkw östlicher Produktion kaum noch ins Gewicht. Diese Präferenzen sind bei Männern und Frauen in etwa gleich.

### 5.2 Alter, Hubraum und PS des genutzten Pkw

Diejenigen Personen, die ihren Angaben zufolge über einen Pkw verfügen, sind nach dem Alter (Baujahr), Hubraum und PS-Zahl<sup>1)</sup> des Fahrzeugs gefragt worden.

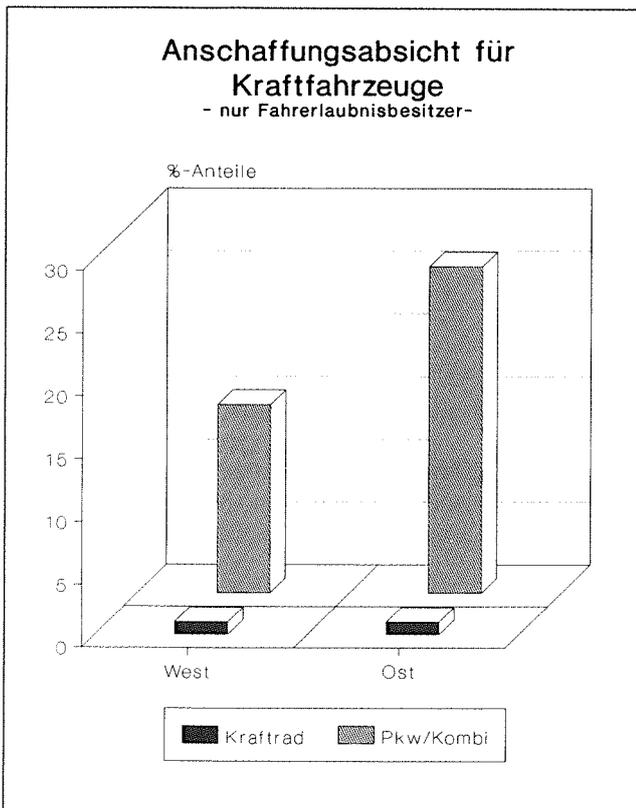


Abb. 10

Personenmerkmale		Pkw-Merkmale (Durchschnittswerte)		
Gebiet	Geschlecht	Fz-Alter in Jahren	Hubraum in ccm	PS
West	Männer	5,8	1714,1*	82,8*
	Frauen	5,6	1547,0	74,7
	Gesamt	5,7	1660,0	79,7
Ost	Männer	8,8	1076,7*	50,9*
	Frauen	8,8	1016,1	47,5
	Gesamt	8,8	1060,0	49,9
Insgesamt**		6,3	1550,5	74,3

\* U-Test; p < 1 %

\*\* auf der Basis ausgeglichener Disproportionalität Basis s. Pkw-Fahrer (I) in Tab. 1

Tab. 13: Technische Daten verfügbarer Pkw nach Geschlecht ihrer Nutzer

1) Die PS-Angabe ist den Befragten geläufiger als KW.

In westlichen Bundesländern genutzte Pkw haben im Schnitt ein Fahrzeugalter von knapp 6 Jahren<sup>1)</sup>. In den östlichen Bundesländern sind dagegen die Pkw überwiegend älter. Mit Stand von Ende 1990 ist das Alter dieser Fahrzeuge mit nahezu 9 Jahren zu beziffern.

Westliche Fahrzeuge verfügen im Mittel über einen deutlich größeren Hubraum (1660 ccm<sup>1)</sup> vs. 1060 ccm). Dementsprechend ist auch der Unterschied bei den PS-Leistungen erheblich: Aus den Angaben errechnet sich für westdeutsche Pkw ein mittlerer Wert von ca. 80 PS<sup>1)</sup>, für ostdeutsche Pkw von ca. 50 PS.

Männer und Frauen benutzen Pkw, die sich von ihrem durchschnittlichen Fahrzeugalter her kaum unterscheiden. Auch wenn es plausibel erscheint, daß in Mehrpersonenhaushalten lebende Frauen in ihrer Mehrzahl die auf den Namen ihrer Männer angemeldeten Pkw mitbenutzen – 84% der Befragten West und 90% der in Ost gehören einem Mehrpersonenhaushalt an – reicht diese Begründung spätestens dann nicht mehr aus, wenn der Leistungsaspekt, wie z. B. der Hubraum der Kraftfahrzeuge oder deren PS-Zahl, in die geschlechtsbezogene Betrachtung mit einfließt. In bezug auf diese beiden Fahrzeugmerkmale treten zumindest in West ausreichend gesicherte Unterschiede auf, die für zahlreiche, speziell von und für Frauen angeschaffte Fahrzeuge sprechen.

So werden von den Männern in West (mit mittlerem Hubraum von ca. 1700 ccm bzw. 83 PS) eher leistungsmäßig höherwertige Pkw als von den Frauen in West benutzt. Die Pkw der Frauen in West haben im Schnitt nur einen Hubraum von ca. 1550 ccm und eine Leistung von 75 PS. In Ost deutet sich dieser geschlechtsspezifische Unterschied in der Motorleistung der eigenen Fahrzeuge nur an.

### 5.3 Herstellerland des genutzten Pkw

Im Westen und Osten treffen wir noch äußerst unterschiedliche Bedingungen an, was das Herstellerland der verfügbaren Pkw betrifft (s. Tabelle 14).

Pkw-Fahrer	Herstellerland								Gesamt %
	BRD %	DDR %	Frankreich %	Italien %	Japan %	West-europ. %	Ost-europ. %	Sonst. u.K.A. %	
in West	72,2	0,1	7,4	4,3	11,5	3,2	0,1	1,2	100 (n = 1190)
in Ost	23,1	49,7	2,4	0,9	1,9	2,6	18,1	1,1	100 (n = 1187)

**Tab. 14:** Pkw-Anteile nach Land der Herstellung. Angaben von Pkw-Fahrern I aus Tab. 1.

Etwa 72% aller Pkw im westlichen Bundesgebiet sind auch im Westen Deutschlands produziert. Etwa 12% der Autos in West stammen aus Japan, gefolgt von 7% aller Pkw, die aus Frankreich, sowie 4% die aus Italien in das westliche Bundesgebiet importiert sind.

<sup>1)</sup> Diese Daten stimmen in etwa mit der Statistik (KBA, 1989) überein.

Im Gegensatz zu dieser Fahrzeugzusammensetzung wurden zu Jahresende 1990 in den östlichen Bundesgebieten 50% aller verfügbaren Pkw aus DDR-eigener Produktion und in 18% aller Fälle aus der Produktion osteuropäischer Länder gefahren. 23% aller Pkw in Ost kommen aus dem westlichen Bundesgebiet. Die jeweiligen Anteile der Fahrzeuge aus Frankreich (2%), aus Italien (1%), aus Japan (2%) oder aus anderen westeuropäischen Ländern (3%) sind im Osten Deutschlands noch gering.

### 5.4 Ausstattung der genutzten Pkw

Ein Vergleich in der Fahrzeugausstattung muß zum jetzigen Zeitpunkt die ehemaligen unterschiedlichen Marktlagen in West und Ost mit einbeziehen. Informationen, wie über die Ausstattung der Pkw in Ost und West, eignen sich dazu, die mittelfristige Wirkung von Vorschriften und gesetzlichen Auflagen, von ökonomischen Anreizen (Katalysator) oder von Empfehlungen (Feuerlöscher, Blockierverhinderer oder Nebelleuchten) weiterzuverfolgen und die auch in diesem Sicherheitsbereich erwünschte Angleichung von Ost und West zu überprüfen.

Ausstattungsgegenstände	West			Ost		
	Gesamt %	Frauen %	Männer %	Gesamt %	Frauen %	Männer %
Kopfstützen vorne	96	97	96	59	58	60
Kopfstützen hinten	28	24	31	6	4	7
Radio	94	93	95	77	72	79
Feuerlöscher	23	20	25	42	44	40
Nebelscheinwerfer und/oder Nebelschlußleuchten	63*	62	64	60	61	59
Front- oder Heckspoiler	21	20	21	21	19	21
Blockierverhinderer (ABS, ABV)	13	13	13	4	4	4
Katalysator	43	46	41	13	10	15
Sicherheitsgurte hinten	74*	74	74	33	29	35
Basis	1190	494	695	1187	363	824

\* Zumindest bei den Nebenschlußleuchten und Sicherheitsgurten im Fond liegen die Erfahrungswerte in West deutlich höher. Viele Befragte wissen möglicherweise nicht, ob ihre Fahrzeuge über diese Gegenstände verfügen.

**Tab. 15:** Pkw-Anteile nach Ausstattung. Angaben von Pkw-Fahrern I aus Tab. 1.

Die in Tabelle 15 enthaltenen Ausstattungsgegenstände waren vorwiegend unter den Aspekten „Sicherheit“ und „Umweltbelastung“ ausgewählt und den Befragten vorgegeben worden.

Wie zu ersehen ist, sind die West-Pkw – u. a. bedingt durch unterschiedliche gesetzliche Rahmenbedingungen – bei fast allen Ausstattungsmerkmalen, die die Sicherheit eines Pkw direkt oder indirekt verbessern können, deutlich besser gerüstet als die Ost-Pkw. So etwa bei Kopfstützen vorne, über die nahezu 100% aller West-Pkw verfügen (Ost: ca. 60%) oder Kopfstützen hinten, die in West bei immerhin fast 30% der Pkw anzutreffen sind (Ost: 6%) und ganz ähnlich bei Sicherheitsgurten hinten (West: 74%, Ost: 33%).

Verhältnismäßig neue oder technisch anspruchsvolle Einrichtungen wie z.B. Blockierverhinderer, die in West mit 13% schon eine gewisse Verbreitung gefunden haben, sind bei den Pkw in Ost noch sehr selten anzutreffen (4%).

Die Ausrüstung der Pkw mit Radios ist in West mittlerweile fast selbstverständlich (94%), aber auch in Ost mit 77% aller Pkw recht hoch. Bei der Kategorie Nebelscheinwerfer / -schlußleuchten ist der Ausrüstungsstand mit 60% in Ost und 63% in West annähernd gleich. Obwohl die Ausstattung mit Feuerlöschern in Ost im Gegensatz zu West gesetzliche Auflage war, wird dieses Zubehör nur in 42% aller Pkw mitgeführt. In West sind das lediglich 23%.

Umweltschonende Hilfsmittel (z. B. Katalysatoren) haben in West erwartungsgemäß mit 43% stärkere Verbreitung erfahren als in Ost (13%). Dagegen sind Einrichtungen wie Front- oder Heckspoiler in Ost überraschenderweise mit 21% ebenso häufig wie in West anzutreffen.

## 6 Verkehrsbeteiligung mit Kraftfahrzeugen

Alle Kraftfahrer wurden befragt, an wievielen Tagen im letzten Monat (Oktober bzw. November 1990) sie Kraftfahrzeuge gefahren haben, gesondert für eigene Fahrten mit Pkw und mit Krafträdern. Dabei wurden die üblichen Kraftradklassen in zwei Gruppen gegliedert: Krafträder, die von ihrer Bauart her für die Autobahnbenutzung erlaubt oder für diese verboten sind (s. Hinweis in Abschnitt 5.1)

### 6.1 Häufigkeit von Fahrten mit Pkw

In den Bundesländern Ost haben Fahrer von Pkw ihre Fahrzeuge in dem der Befragung vorangegangenen Monat an etwa 19 Tagen benutzt. Im Westen liegt das Mittel bei 21 Tagen (s. Tabelle 16).

Gebiet	Geschlecht	Altersgruppen						Gesamt
		18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	ab 65	
West	Frauen	23	17	18	17	15	18	18
	Männer	24	23	24	22	21	19	22
	Gesamt	23	21	21	20	19	19	21
Ost	Frauen	16	15	14	12	14	11	14
	Männer	21	23	23	22	19	16	21
	Gesamt	19	20	20	19	18	15	19

Basis s. Pkw-Fahrer (I) in Tab. 1

Tab. 16: Fahrten mit Pkw in Zahl der Tage pro Monat, pro Person

Differenziert nach Geschlecht der Fahrer wird deutlich, daß Männer in West und Ost etwa gleich häufig fahren, Frauen jedoch weniger fahren als Männer. Besonders gering ist die Zahl der Fahrten von Frauen mit dem eigenen Pkw im Osten der Bundesrepublik (s. Abbildungen 12 und 13), was sich jedoch wegen ihres verhältnismäßig geringen Anteils an der Population der Pkw-Fahrer auf die Mittelwertbildung nicht wesentlich auswirkt.

In Ost sind diese geschlechtsspezifischen Unterschiede in der durchschnittlichen Nutzungshäufigkeit der Pkw in allen

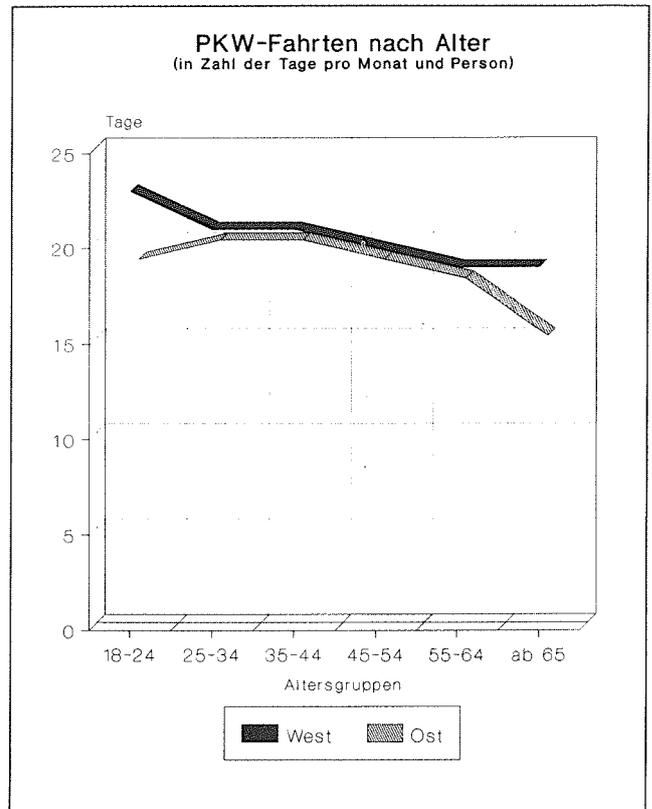


Abb. 12

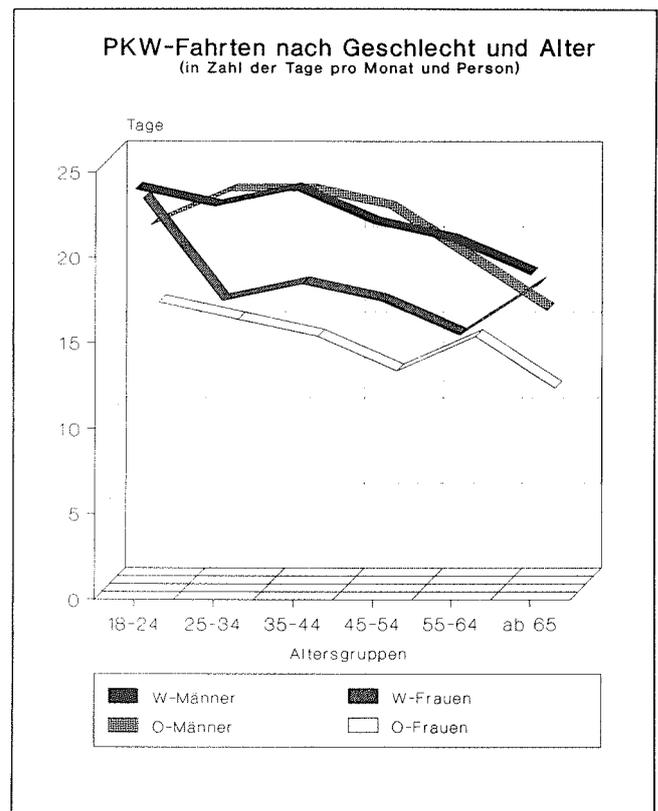


Abb. 13

Lebensaltersgruppen zu finden. Mit Ausnahme der ganz jungen und der Gruppe der ältesten Fahrerinnen, die ähnlich oft wie Männer fahren, bestehen diese Unterschiede auch im Westen.

### 6.2 Häufigkeit von Fahrten mit Kraffrädern

In den häufigsten Fällen werden Kraffräder von Männern genutzt. Der kleine Anteil weiblicher Kraffradnutzer ist als Stichprobe aller Motorradfahrer in West in einer Größenordnung, die zuverlässige Aussagen nicht möglich macht. Gleiches gilt für den Versuch, die Stichproben altersmäßig weiter aufzuliedern und weitergehend zu untersuchen.

Beim ersten Blick auf Tabelle 17 fällt auf, daß Kraffräder, verglichen mit Pkw, sowohl in West wie auch in Ost, bei nur etwa 7 bis 12 Tagen monatlicher Nutzung, deutlich wenig zum Einsatz gelangen. Hierzu ist anzumerken, daß sich alle diesbezüglichen Angaben nur auf die Monate Oktober bzw. November (1990) beziehen und somit eine Jahreszeit erfaßt ist, in der viele Kraffradbesitzer, insbesondere die in West, das Fahrzeug stilllegen (s. Abschnitt 8.4).

Nutzung von Kraffrädern							
mit mindestens 60 bzw. 50 km/h				mit unter 60 bzw. 50 km/h			
Gebiet	Geschlecht	Tage pro Monat	Basis	Gebiet	Geschlecht	Tage pro Monat	Basis
West	Frauen	6*	8	West	Frauen	2*	3
	Männer	8	43		Männer	12	21
Gesamt	8	51		Gesamt	10	24	
Ost	Frauen	8	31	Ost	Frauen	7	37
	Männer	8	177		Männer	7	101
	Gesamt	8	208	Gesamt	7	137	

\* Basis unzureichend

\*\* Die Angaben beziehen sich auf den Monat Oktober bzw. November 1990

Tab. 17: Fahrten mit Kraffrädern in Zahl der Tage pro Monat\*\*, pro Person.

Der niedrige Durchschnittswert ist daher zum einen damit begründet, daß hier auch diejenigen Fahrer enthalten sind, die das Fahrzeug im Herbst abgemeldet haben. Zum anderen fallen – wieder wohl besonders in West – wegen der Witterungsbedingungen viele sonst übliche Fahrten weg bzw. werden, wo es möglich ist, mit anderen Verkehrsmitteln unternommen.

Unter diesen eingeschränkten, jedoch für Ost und West in gleicher Weise gültigen Erhebungsbedingungen ist festzustellen, daß Kraffräder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km / h in Ost mit Häufigkeiten

von 8 Tagen pro Monat ähnlich oft wie vergleichbare Kraffräder in West (8 Tage) für die Fortbewegung genutzt werden.

Die Nutzung leistungsmäßig schwächerer und nicht für Autobahnen zugelassener Kraffräder erweist sich mit Durchschnittswerten von 10 Tagen in West und 7 Tagen in Ost als unterschiedlich. Fahrzeuge dieser Kategorie, in West zumeist im Besitz sehr junger Fahrer, werden offenbar auch in den Herbst- und Wintermonaten regelmäßig genutzt.

### 6.3 Häufigkeit von Fahrten zwischen West und Ost

Seit der Grenzöffnung haben sich bekanntermaßen die Häufigkeiten von Fahrten mit Krafffahrzeugen für die Krafffahrer in Ost im Vergleich zum Vorherzeitraum gravierend verändert. Der Reiseboom in die westlichen Bundesländer und Reisen in das westeuropäische Ausland wären hierfür entsprechende Beispiele.

Um hierüber exaktere Angaben zu erhalten, wurde nach der Häufigkeit aller mit Krafffahrzeugen durchgeführten, grenzüberschreitenden Fahrten im ersten Jahr der veränderten Reisemöglichkeiten gefragt. Der Reiseverkehr zwischen den alten und neuen Bundesländern und der Reiseverkehr zwischen den westlichen bzw. östlichen Bundesländern und Berlin (Ost bzw. West) wurde dabei voneinander gesondert erhoben.

Hinsichtlich ihrer Reisen mit Krafffahrzeugen in den jeweils anderen Teil der Bundesrepublik bzw. in den jeweils anderen Teil Berlins werden zwischen den Krafffahrern West und Ost besonders große Unterschiede deutlich (s. Tabelle 18 und Abbildung 14).

In den 12 Monaten seit Öffnung der Grenzen hat im Schnitt jeder Krafffahrer aus den Bundesländern Ost etwa 4 Reisen nach „Berlin-West“ (s. Tabelle 18 rechts) und etwa 6 Reisen in den westlichen Teil der Bundesrepublik unternommen (s. Tabelle 18 links). Im Gegensatz dazu waren Fahrer aus West mit einem Krafffahrzeug im Schnitt nur einmal im Ostteil Berlins bzw. in den östlichen Bundesländern. Von der Menge her waren männliche Krafffahrer jeweils deutlich häufiger als die weiblichen Fahrergruppen als Reisende zwischen den Bundesländern oder zwischen Berlin und den übrigen Bundesländern mit Fahrzeugen unterwegs.

Die Menge der Reisen, zumindest derjenigen von Ost nach West und derjenigen von Ost nach „Berlin-West“, sind vom Lebensalter der Krafffahrer abhängig.

Gebiet	Geschlecht	Reisen in die jeweils anderen Bundesländer							Reisen in den jeweils anderen Teil Berlins						
		Altersgruppen						Gesamt	Altersgruppen						Gesamt
		18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	ab 65		18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	ab 65	
West	Frauen	1	1	1	1	1	1	1	1	0,2	0,3	1	0,2	0,2	0,4
	Männer	1	2	1	3	1	3	2	1	1	0,5	2	1	0,5	1
	Gesamt	1	1	1	2	1	2	1	1	1	0,4	1	0,5	0,4	1
Ost	Frauen	2	5	7	5	2	3	5	2	5	2	4	2	7	3
	Männer	5	7	9	6	4	3	6	6	7	5	4	2	1	5
	Gesamt	4	6	8	6	3	3	6	4	6	4	4	2	2	4

Basis s. Krafffahrer (II) in Tab. 1

Tab. 18: Zahl der Reisen pro Person mit Krafffahrzeugen zwischen West und Ost im Jahr nach Öffnung der Grenzen

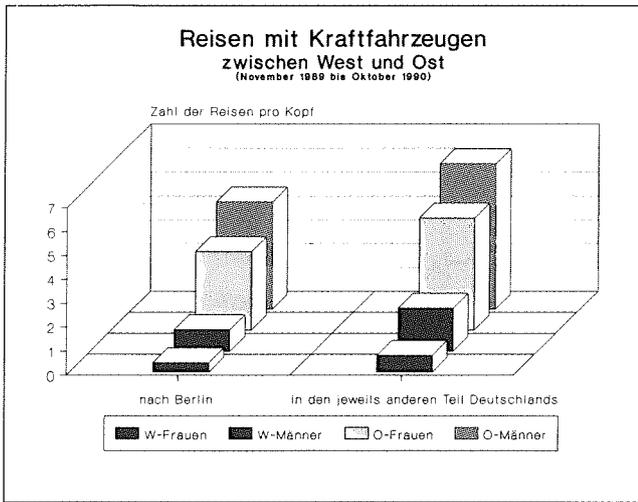


Abb. 14

Die meisten Fahrten mit dem Kraftfahrzeug nach West (etwa 8 pro Kraftfahrer) entfallen auf die Altersgruppe der 35-44-jährigen. Frauen in dieser Altersgruppe berichten im Schnitt über 7 Reisen nach West. Bei den Männern dieser Altersgruppe werden als Maximum 9 Reisen pro Kopf in den Westen angegeben. Ab dem 45. Lebensjahr läßt bei männlichen und weiblichen Fahrergruppen die Reiseaktivität in deutlicher Weise nach.

Eine derartige Altersabhängigkeit findet sich bei den Reisen in die östlichen Bundesländer nicht. Hier fällt lediglich auf, daß die Reisetätigkeit in Richtung Osten bei Männern zwischen 45 und 54 sowie ab dem 65. Lebensjahr über dem Wert der anderen Altersgruppen liegt.

Insgesamt läßt sich aus den Antworten der befragten Kraftfahrer ableiten, daß die Reiseaktivität von Ost nach West im ersten Jahr nach Öffnung der Mauer ca. sechsmal so groß war wie die von West nach Ost.

Bezogen auf die Fahrten von westdeutschen Kraftfahrern nach Ost-Berlin und ostdeutschen Kraftfahrern nach West-Berlin ergibt sich ein ähnliches Bild, in leicht abgeschwächter Form: Ostdeutsche sind ca. viermal so oft nach West-Berlin gefahren wie Westdeutsche nach Ost-Berlin. Hierbei sind alle Fahrten von West- und Ost-Berlinern in den jeweils anderen Teil ihrer Stadt mit enthalten. Speziell herausgegriffen ist festzustellen, daß West-Berliner im Schnitt dreizehnmal mit dem Kraftfahrzeug in den Ost-Teil Berlins und neunmal in die übrigen neuen Bundesländer gefahren sind. Die Ost-Berliner haben den Westteil der Stadt durchschnittlich sechszwan-

zigmal besucht. Die Reisen in die übrigen westlichen Bundesländer (etwa zweimal) waren dagegen eher seltener als die entsprechenden Reisen von Ostdeutschen, die nicht in Berlin ihren Wohnsitz haben.

Überdurchschnittlich war die Reisefreudigkeit bei den Männern der jüngeren Altersgruppen, besonders groß war sie bei den älteren Frauen ab dem 65. Lebensjahr, ganz im Gegensatz zu den Männern der gleichen Altersgruppe.

### 6.4 Häufigkeit von Fahrten in das west- bzw. osteuropäische Ausland

Die wichtigsten der o.g. Zusammenhänge in der Reisehäufigkeit zwischen den alten und neuen Bundesländern bestehen auch für Reisen mit Kraftfahrzeugen, die im Jahr seit Öffnung der Grenzen in das west- bzw. osteuropäische Ausland gemacht wurden.

Beispielsweise zeigt sich auch hier in Ost und West für männliche Fahrergruppen fast durchgehend eine höhere Reiseaktivität als bei Frauen (s. Tabelle 19 und Abbildung 15).

Die Anzahl der Reisen mit Kraftfahrzeugen (innerhalb Europas zusammengefaßt) erreicht in Ost und West ein vergleichsweise ähnliches Niveau. Kraftfahrer aus Ost sind nach Öffnung der Grenzen mit durchschnittlich 1,3 Auslandsreisen pro Jahr fast ebenso oft mit dem Fahrzeug gereist wie die Kraftfahrer aus den westlichen Bundesländern mit 1,5 Reisen innerhalb Europas. Unterschiede treten erwartungsgemäß dann auf, wenn die jeweiligen Reiseziele geographisch in ost-

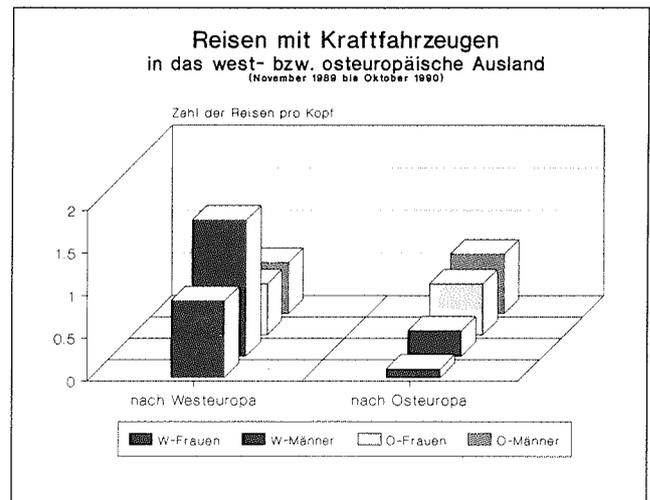


Abb. 15

Gebiet	Geschlecht	Reisen nach Westeuropa							Reisen nach Osteuropa						
		Altersgruppen						Gesamt	Altersgruppen						Gesamt
		18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	ab 65		18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	ab 65	
West	Frauen	0,7	0,9	0,9	1,2	0,5	0,6	0,9	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1
	Männer	1,7	1,9	1,9	1,7	0,8	1,6	1,6	0,5	0,1	0,2	0,2	0,2	1,1	0,3
	Gesamt	1,3	1,4	1,4	1,5	0,7	1,3	1,3	0,4	0,1	0,2	0,2	0,2	0,8	0,2
Ost	Frauen	0,4	0,3	0,5	1,2	0,3	0,1	0,6	1,0	0,7	0,5	0,6	0,3	0,6	0,6
	Männer	1,3	0,5	0,6	0,5	0,4	0,3	0,6	0,4	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7
	Gesamt	1,0	0,4	0,6	0,7	0,4	0,3	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7

Basis s. Kraftfahrer (II) in Tab. 1

Tab. 19: Zahl der Reisen pro Person mit Kraftfahrzeugen in das west- und das osteuropäische Ausland im Jahr nach Öffnung der Grenzen

und in westeuropäische Länder gegliedert werden: Kraftfahrer aus West sind in ihren Reisezielen (bei durchschnittlich 1,3 Reisen pro Kopf) wesentlich stärker auf das westeuropäische Ausland hin orientiert als Kraftfahrer aus Ost, die im Schnitt über nur 0,6 Reisen nach Westeuropa berichten. Analog gilt dies für die Reisen nach Osteuropa; hier stehen den durchschnittlich 0,7 Reisen der Kraftfahrer aus Ost in die osteuropäischen Länder lediglich 0,2 Reisen der Kraftfahrer aus West gegenüber.

Männer in West weisen generell eine höhere Auslands-Reise-tätigkeit mit dem Kraftfahrzeug auf als Frauen. Männer und Frauen in Ost unterscheiden sich jedoch nicht wesentlich voneinander, was die Zahl der Auslandsreisen mit Kraftfahrzeugen nach West- und Osteuropa betrifft. Nach Altersgruppen differenziert lassen sich keine systematischen Zusammenhänge erkennen. Hervorzuheben ist jedoch die hohe Reisefreudigkeit der Frauen in West und Ost in den Altersgruppen 45–54 Jahre, bezogen auf das westeuropäische Ausland.

## 7 Fahrleistung mit Kraftfahrzeugen

### 7.1 Fahrleistung mit Pkw im Jahr nach Öffnung der Grenzen

Um möglichst frühzeitig erste Daten für einen Fahrleistungsvergleich West / Ost zu erhalten, wurde den Kraftfahrern die Frage vorgelegt, wie viele Kilometer sie in den 12 vorausgehenden Monaten (d. h. nach Öffnung der Grenzen) selbst gefahren sind. Fahrleistungen mit Pkw und Fahrleistungen mit Krafträdern wurden gesondert erfragt.

Die deutlichen Fahrleistungsunterschiede zwischen den Pkw-Fahrern in Ost und West gehen aus Tabelle 20 und Abbildung 16 hervor. Kraftfahrer, die in West über einen Pkw verfügen, haben in den 12 Monaten nach Öffnung der Grenzen im Schnitt eine Fahrleistung von etwa 14.300 km erbracht. Auf den gleichen Zeitraum bezogen, wurden in Ost pro Kopf lediglich 12.100 km, d. h. 85% dieser Wegstrecken erbracht. Entsprechende Unterschiede treten sowohl zwischen den jeweiligen männlichen als auch zwischen den jeweiligen weiblichen Fahrern auf.

Bei Unterschieden von 14%-Punkten in der Fahrleistung männlicher Fahrer erreichen die Frauen in Ost mit einer durchschnittlichen Fahrleistung von annähernd 5.500 km lediglich 56% der Fahrleistung von Frauen in West, deren mittlere Fahrleistung mit Pkw etwa 10.000 km beträgt.

Gebiet	Geschlecht	Altersgruppen						Gesamt
		18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	ab 65	
West	Frauen	11 526	9 141	10 332	10 014	11 236	7 588	10 010
	Männer	22 369	18 607	19 905	15 516	14 455	12 893	17 270
	Gesamt	17 614	14 348	15 387	13 117	13 527	11 354	14 272
Ost	Frauen	4 306	6 734	4 782	5 185	7 364	4 318	5 582
	Männer	10 098	17 141	16 991	15 570	11 431	10 126	14 841
	Gesamt	8 180	13 546	12 731	12 670	10 719	9 235	12 096

Basis s. Pkw-Fahrer (I) in Tab. 1

Tab. 20: Jahresfahrleistungen (in km) von Pkw-Fahrern nach Öffnung der Grenzen

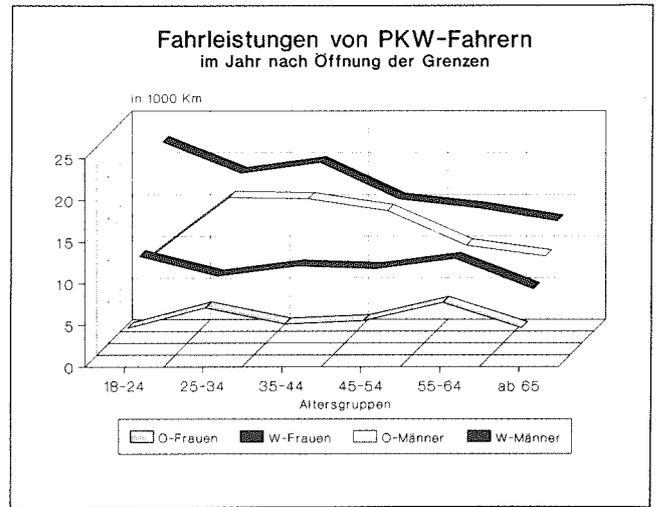


Abb. 16

Der größte Unterschied in der Jahresfahrleistung ist bei der jüngsten Altersgruppe (18–24jährige Pkw-Fahrer) zu beobachten. Werden von dieser Gruppe in Ost pro Kopf mit dem Pkw etwa nur 8.200 km erbracht, erreicht die gleiche Gruppe in West mit 17.600 km die höchsten Werte pro Jahr. Das trifft sowohl für Frauen (11.500 km) als auch für Männer dieser Gruppe (22.400 km) zu. Dagegen wird in Ost – unabhängig vom Geschlecht der Fahrer – das Maximum der Fahrleistung (13.500 km) erst im Alter zwischen 25 und 34 Jahren erreicht. Ansonsten wirkt sich der Faktor Lebensalter in Ost tendenziell ähnlich wie bei Fahrern in West auf die durchschnittliche jährliche Fahrleistung aus: Mit steigendem Alter sinkt die Fahrleistung und erreicht in Ost – nach der Gruppe der 18-24jährigen – in der ältesten Fahrergruppe den tiefsten Stand mit durchschnittlich 9.200 km pro Jahr. Von Fahrern der höchsten Lebensaltersgruppe (ab 65 Jahre) in West wird im Schnitt noch etwa eine Fahrleistung erbracht (11.300 km), die dem Durchschnitt aller Fahrer in Ost (12.000 km) nahekommt.

### 7.2 Fahrleistung mit Krafträdern im Jahr nach Öffnung der Grenzen

Unter den Nutzern von Krafträdern ist ein auffallend hoher Anteil an Personen anzutreffen, die (20%) ihren Angaben zufolge das Motorrad in den letzten 12 Monaten nicht verwendet haben. Die durchschnittliche Jahresfahrleistung von Motorradfahrern läßt sich somit sinnvollerweise nur anhand der Fahrer berechnen, die im letzten Jahr auch tatsächlich gefahren sind und Fahrleistungsangaben machen. Wie schon die Fahrleistungen mit Pkw, liegen auch die Jahresfahrleistungen mit Krafträdern in West höher als in Ost (s. Abb. 17).

Den etwa 6.200 gefahrenen Kilometern pro Kopf und Jahr in West stehen nur etwas mehr als 3.100 km in Ost gegenüber. Diese Unterschiede bestehen in ähnlicher Größenordnung auch zwischen den jeweiligen männlichen und weiblichen Fahrergruppen. Männer und Frauen in West, gegliedert nach Lebensaltersgruppen, nennen fast durchgehend Fahrleistungen, die um ca. 60-90% über denen der entsprechenden Ost-Gruppen liegen.

Eine Ausnahme bilden die 18-24jährigen männlichen Kraftfahrer aus Ost, deren Fahrleistungen mit Krafträdern (ca. 7.700 km / Jahr) die der entsprechenden westlichen Gruppe mit 6.300 km übersteigen.

Mit zunehmendem Alter sinken in Ost die Fahrleistungen der

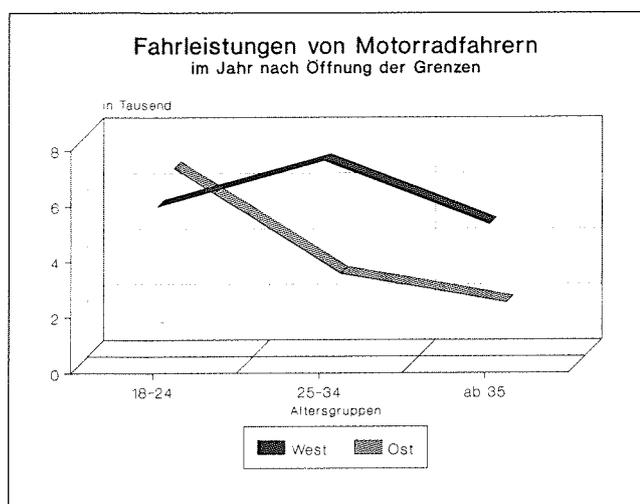


Abb. 17

Motorradfahrer deutlich ab 35jährige oder ältere Fahrer fahren nur noch etwa 1.800 km pro Jahr. Diese Beziehung zum Alter liegt dagegen in West nicht vor.

Gebiet	Geschlecht	Altersgruppen			Gesamt
		18-24	25-34	35 u. älter	
West	Frauen	**	2 623*	**	3 176*
	Männer	6 279	9 009	5 102	6 702
	Gesamt	5 823	7 475	5 179	6 207
Ost	Frauen	2 100	2 202	1 518	1 918
	Männer	7 668	3 026	1 813	3 425
	Gesamt	6 602	2 820	1 767	3 136

\* Basis N < 10

\*\* Basis N < 5

Basis s. Kraffradfahrer (III) in Tab. 1

**Tab. 21:** Jahresfahrleistungen (in km) von Kraffradfahrern nach Öffnung der Grenzen

### 7.3 Fahrleistung mit Pkw und Kraffrädern ein Jahr vor und nach Öffnung der Grenzen

Die hohen Unfallzahlen in den Bundesländern Ost legen die Annahme nahe, daß sich seit Öffnung der Grenzen auch die Exposition der kraffahrenden Bevölkerung verändert hat. Um dieser Annahme – gleichsam retrospektiv – nachzugehen, wurden die Krafffahrer in Ost auch danach gefragt, wieviele Kilometer sie insgesamt 12 Monate vor den geänderten Reisemöglichkeiten mit ihrem Fahrzeug zurückgelegt haben. Die ermittelten Werte werden in den nachfolgenden Tabellen den Fahrleistungswerten für den Zeitraum nach Grenzöffnung gegenübergestellt.

Wie aus Tabelle 22a<sup>1)</sup> und Abbildung 18 zu ersehen, stiegen die mit dem Pkw pro Kopf zurückgelegten Fahrstrecken von etwa 11.500 km vor Grenzöffnung auf 12.500 km im Jahr nach der Öffnung der Grenzen um 9% an. Dies bedeutet für Frauen einen Anstieg um etwa 5% und für Männer in den neuen Bundesländern eine Steigerung der Fahrleistung pro Kopf um etwa 10%. Bezieht man jedoch auch die Zu- und Abgänge von Pkw-Fahrern im Jahr vor bzw. nach der Öffnung der Grenzen rechnerisch mit ein (Summe der Fahrleistungen für den Vor-

her- und Nachherzeitraum), ergibt sich eine Fahrleistungssteigerung von 12%. Dieser Wert resultiert aus der Beobachtung, daß im Nachherzeitraum weniger als 1% an Abgängen, aber 8% an Zugängen aktiver Fahrer zu verzeichnen war.

Geschlecht	Fahrleistungen mit Pkw (in km)			Veränderung in Ost
	West nach Öffnung	Ost vor Öffnung	Ost nach*)	
Frauen	10 010	5 569	5 832	+ 5 %
Männer	17 270	13 788	15 130	+ 10 %
Gesamt	14 272	11 498	12 540	+ 9 %

Basis s. Pkw-Fahrer (I) in Tab. 1

**Tab. 22a:** Fahrleistungen mit Pkw im Jahr vor und im Jahr nach Öffnung der Grenzen

Geschlecht	Fahrleistungen mit Kraffrädern (in km)			Veränderung in Ost
	West nach Öffnung	Ost vor Öffnung	Ost nach*)	
Frauen	3 176	2 039	1 931	- 5 %
Männer	6 702	3 609	3 316	- 8 %
Gesamt	6 207	3 310	3 052	- 8 %

Basis s. Kraffradfahrer (III) in Tab. 1

**Tab. 22b:** Fahrleistungen mit Kraffrädern im Jahr vor und im Jahr nach Öffnung der Grenzen

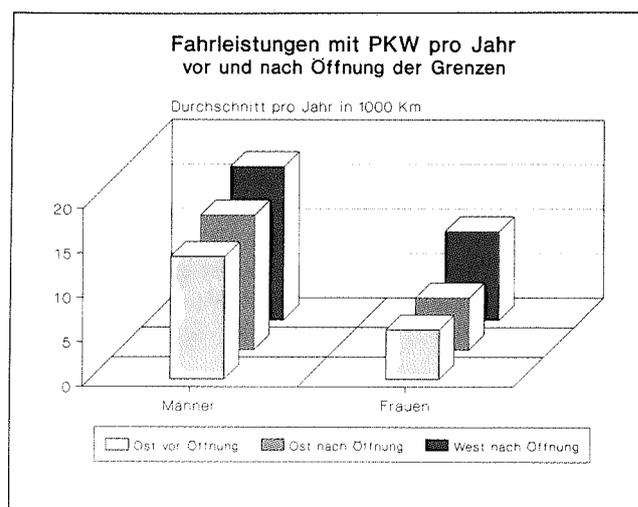


Abb. 18

Mit Kraffrädern sieht die Entwicklung der Fahrleistung gegenteilig aus (s. Tabelle 22b und Abbildung 19). Die erbrachten Fahrleistungen sind im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Für Männer wird ein Rückgang von etwa 8%, für Frauen von 5% festgestellt. Erklärend bietet sich an, daß Kraffradfahrer, ihre Fahrleistung betreffend, auf mehr Fahrten mit vorhandenen oder neu erworbenen Pkw umgestiegen sind.

\*) Hier weichen die Daten für Ost (nach Grenzöffnung) von denen in Tabelle 20 bzw. 21 ab, da nur Personen, die Fahrleistungsangaben für beide Zeiträume gemacht haben, in diese Vergleiche einbezogen wurden.

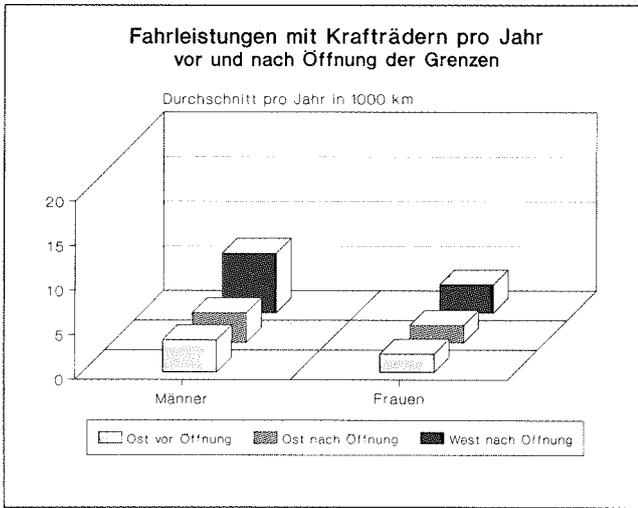


Abb. 19

### 7.4 Fahrleistung seit Führerscheinerwerb

Ein grobes Maß für die „Motorisierungsgeschichte“ einer Gesellschaft bietet sich mit der gesamten Menge der Fahrleistung an, die seit Erwerb der Fahrerlaubnis mit allen verfügbaren Pkw von den Fahrern erbracht wurde. Tabelle 23 zeigt das Ergebnis einer derartigen längsschnittlichen Betrachtung der Fahrleistung.

Die Unterschiede, die sich aus den Antworten der Fahrer von Pkw in West und Ost errechnen, sind beträchtlich: Mit 127.000 km Gesamtfahrleistung weisen Fahrer aus den östlichen Bundesländern gerade zwei Drittel der Fahrleistungen der Fahrer aus dem Westen (195.000 km) auf. Wieder ist die Fahrleistung von Frauen in West (117.000 km), ebenso wie die der Frauen in Ost (68.000 km), etwa nur halb so groß wie die der entsprechenden Männer (247.000 km West; 153.000 km Ost).

Die Fahrleistung in Klassen gegliedert, läßt die Verteilung der Mengen an Personen mit unterschiedlicher Fahrleistung erkennen. Besonders gravierend sind die Mengenunterschiede zwischen Ost und West bei Personen, die mit den eigenen Pkw rückblickend insgesamt mehr als 500.000 km gefahren sind. Während 12% der West-Fahrer über eine derart hohe Fahrleistung berichten (Männer: 18%, Frauen: 3%), erreichen in Ost nur noch 4% solche hohen Werte (Männer 5%; Frauen 2%).

Gebiet	Geschlecht	Fahrleistung					Durchschnittliche Fahrleistung km
		bis 25 Tsd.	25 Tsd. bis < 100 Tsd.	100 Tsd. bis < 250 Tsd.	250 Tsd. bis < 500 Tsd.	500 Tsd. bis < 1 Mio.	
		%	%	%	%	%	
West	Männer	12,7	16,1	26,5	26,9	17,7	246 947
	Frauen	30,7	21,7	31,4	13,8	2,4	117 260
	Gesamt	20,0	18,4	28,5	21,6	11,5	194 481
Ost	Männer	14,8	27,4	37,4	15,7	4,7	152 967
	Frauen	50,9	26,6	15,1	5,2	2,3	68 859
	Gesamt	25,8	27,1	30,6	12,5	4,0	127 388

\*) Personen mit Angaben ab 1 Mio. km sind nicht enthalten Basis s. Pkw-Fahrer (I) in Tab. 1

Tab. 23: Gesamtfahrleistung\*) mit allen bisher genutzten Pkw

Aus datentechnischen Gründen mußten Fahrleistungswerte, die über 1 Mio. km liegen, aus dieser Berechnung ausgeschlossen werden. Wären diese Werte entsprechend mit einbezogen worden, hätte dies insbesondere bei den durchschnittlichen Fahrleistungen in West (diese Gruppe ist im wesentlichen betroffen) zu noch höheren Durchschnittswerten geführt.

## 8 Sonderfragen an Kraftradfahrer

Zur Ermittlung von Unterschieden in der Verkehrsmittelwahl zwischen östlichen und westlichen Bundesländern wurden die beiden Befragungskollektive nicht nur im Hinblick auf die Verfügbarkeit über ein Kraftrad, sondern auch zu motivationalen Hintergründen zur Nutzung dieses Verkehrsmittels befragt.

### 8.1 Verfügbarkeit von Krafträdern

Die Verfügbarkeit über ein Kraftrad ist im Osten deutlich höher als im Westen (vgl. Tab. 24\*). Während im Westen nur jeder 25. Befragte (4%) über ein Kraftrad verfügt, steht im Osten jedem 6. Befragten (18%) dieses Fahrzeug zur Verfügung. Die Bedeutung des Kraftrades als Fahrzeug im Osten wird auch durch den vergleichsweise hohen Frauenanteil an Kraftradfahrern unterstrichen.

Anteil der Befragten, der über ein Kraftrad verfügt	Gesamt		davon Männer		davon Frauen	
	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %
	4	18	85	74	15	26
Basis	2000	2500	74	428	74	428

Tab. 24: Verfügbarkeit über ein Kraftrad (alle Befragte)

Mit 26% sind Frauen hier annähernd doppelt so hoch vertreten wie im Westen, wo ihr Anteil lediglich 15% beträgt.

Tab. 25 zeigt die Verfügbarkeit über ein Kraftrad, differenziert nach Alter im Ost / West-Vergleich.

Altersgruppen	West %	Ost %	Differenz %
18 – 24	21	17	+ 4
25 – 34	37	32	+ 5
35 – 44	27	20	+ 7
45 – 54	7	18	- 11
55 – 64	4	9	- 5
65 und älter	4	4	0
Basis	74	428	

Tab. 25: Verfügbarkeit über ein Kraftrad nach Lebensalter

\*) vgl. auch Tabelle 10

Die Verteilung nach Alter veranschaulicht, daß Personen, die im Westen über ein Kraftrad verfügen, stärker jüngeren Altersgruppen (bis 44 Jahre) entstammen, wohingegen im Osten der Anteil älterer Kraftradfahrer der Altersgruppe von 45–64 einen deutlich höheren Anteil aufweist. Annähernd jede / r Dritte (31 %) der / die im Osten über ein Kraftrad verfügt, ist 45 Jahre und älter.

## 8.2 Fahrtzwecke

Die Verhaltensweisen von Kraftradfahrern werden wesentlich vom Zweck ihrer Verkehrsteilnahme und der Verkehrssituation geprägt. Die eilige Fahrt zur Arbeit im morgendlichen Spitzenverkehr auf beengten Innenstraßen z. B. führt zu anderen Verhaltensformen und Gefahren als der Einkauf mit beladenem Kraftrad oder die Freizeitfahrt in der Gruppe.

Wie Tab. 26 entnommen werden kann, ergibt sich im Osten des Landes eine andere Fahrtzweckhierarchie als im Westen.

Fahrtzweck (Mehrfachnennungen)	West %	Ost %	Differenz %
Fahrten zur Arbeit/ Schule/Uni	33	45	- 12
Fahrten zu Freizeit Zwecken	37	28	+ 9
Fahrten aus „Freude am Fahren“	54	19	+ 35
Urlaub	21	7	+ 14
Sport- oder Rennveranstaltungen	1	2	- 1
Sonstiges	15	31	- 16
Keine Angabe	6	8	- 2
Basis	74	428	

**Tab. 26:** Fahrtzwecke; Frage: Zu welchem Zweck verwenden Sie Ihr jetziges Kraftrad?

Im Westen dominieren Fahrten ohne eigentlichen Zweck, nur „aus Freude am Fahren“ (54%), und Fahrten zu Freizeit Zwecken (37%), was hier den Charakter des Kraftrades als Freizeitmittel unterstreicht. Im Osten kommt dem Kraftrad erwartungsgemäß dagegen eine deutlich höhere Transportfunktion zu. 45% der befragten Kraftradfahrer benutzen dieses Fahrzeug für Arbeits- und Ausbildungsfahrten. Die Nutzung des Kraftrades zu Freizeit Zwecken (28%) und aus reiner „Freude am Fahren“ (19%) tritt dagegen hinter die Bedeutung dieser Fahrtzwecke im Westen zurück.

Der hohe Anteil der Nennungen, der im Osten auf die Kategorie „Sonstiges“ entfällt (31%), muß als Indiz dafür gewertet werden, daß wesentliche Fahrtzwecke bei den Antwortvorgaben unberücksichtigt geblieben sind.

Eine Analyse der Antworten der Befragten, die auf die Kategorie Sonstiges entfallen, gibt näheren Aufschluß über deren Fahrtzwecke:

Auf Servicewege (Einkäufe, Besorgungen, Arztbesuche) entfallen hier 46% der Nennungen. Daß zwar ein Motorrad vorhanden ist, aber nicht mehr benutzt wird, wird in 31% der Fälle angegeben. Der Aufrechterhaltung von Sozialkontakten

(Besuche von Freunden, Bekannten, Verwandten) dient das Motorrad in 10% der Fälle.

Für 4% ist das Motorrad ein Notersatz, wenn das Auto defekt ist. Ebenfalls von 4% wird angegeben, daß das Fahrzeug von anderen Personen als dem Halter (z. B. von Kindern, Ehepartnern) benutzt wird. Kurzfahrten (z. B. zur Garage oder zum Garten) werden in 5% der Fälle genannt. In weiteren 2% der Fälle werden höchst individuelle Angaben (wie z. B. „mein Kraftrad ist ein fahrbarer Krankenstuhl, den ich nur für Arztbesuche benutze“) gemacht, die nicht eindeutig einer bestimmten Kategorie von Fahrtzwecken zugeordnet werden können.

## 8.3 Gründe für die Nutzung von Krafträdern

Neben Fahrtzwecken sind subjektive Gründe für die Nutzung des Kraftrades wesentliche Faktoren verkehrsbezogener Einstellungen und Verhaltensweisen, die mit dem Motorradfahren verbunden werden.

Tabelle 27 und Abbildung 20 geben den mittleren Rangplatz (Mann-Whitney U-Test) der Antworten in Ost und West wieder.

Gründe	Mittlerer Rangplatz <sup>1)</sup>	
	West	Ost
das Motorrad ist für mich vor allem ein billiges Transportmittel	2,51	2,25
mit dem Motorrad fühle ich mich mehr der Natur verbunden	2,35*	2,98
als Motorradfahrer finde ich besonders leicht Kontakt zu anderen	2,84*	3,51
ich interessiere mich nun mal für alles, was mit Motorradfahren zu tun hat	2,65*	3,16
Motorradfahren macht einfach Spaß	1,40*	2,49
mit dem Motorrad bin ich beweglicher als mit anderen Verkehrsmitteln	1,83	2,01
Basis	74	428

<sup>1)</sup> mittlerer Rangplatz von: trifft voll und ganz zu = 1  
trifft überwiegend zu = 2  
trifft weniger zu = 3  
trifft gar nicht zu = 4

\*) U-Test =  $p < 1 \%$

**Tab. 27:** Gründe für das Motorradfahren; Frage: Es gibt verschiedene Gründe, mit dem Motorrad zu fahren. Sagen Sie bitte, inwieweit die folgenden Gründe für Sie zutreffen.

Motorradfahren aus Spaß wird im Westen als zutreffendster Grund angegeben (mittlerer Rangplatz – 1,40). Die Bedeutung, die diesem Grund im Osten beigemessen wird, ist wesentlich geringer (2,49). Ausgeprägter als im Osten sind auch die Beweggründe „Interesse an allem, was mit dem Motorrad zusammenhängt“ (2,65 vs. 3,16), „Motorrad als Mittel der Kontaktaufnahme“ (2,84 vs. 3,51) und die Naturverbundenheit mit dem Motorrad (2,35 vs. 2,98). Der Kostenaspekt „billiges Transportmittel“ wird im Osten wie im Westen annähernd gleich beurteilt (2,51 vs. 2,25).

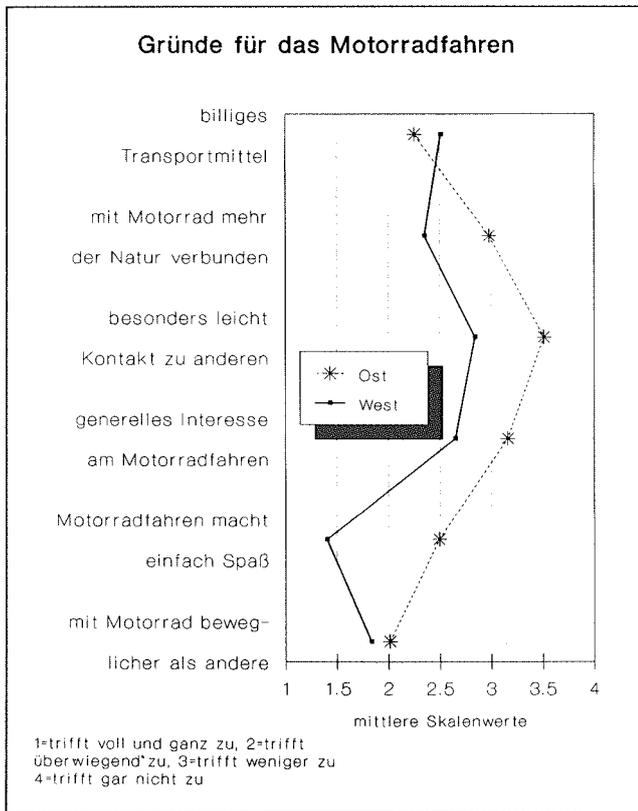


Abb. 20

## 8.4 Abmeldung von Krafträdern im Winter

Tabelle 28 veranschaulicht die extremen Unterschiede zwischen Ost und West, bezogen auf die Abmeldung des Motorrades während der Wintermonate. Von den Befragten, die bereits im letzten Winter über ein Kraftrad verfügten, haben im Westen 46%, aber im Osten lediglich 4% ihr Fahrzeug im Winter abgemeldet. Dieses Ergebnis erhärtet den bereits dargestellten Befund, daß dem Motorrad im Osten als Mobilitätsmittel eine ganz andere Qualität zugeordnet wird als im Westen. Während das Motorrad im Westen vor allem im Freizeitbereich benutzt wird, ist es im Osten ein Mobilitätsmittel, das in erster Linie dem alltäglichen Personentransport dient und auf das man weder unter ungünstigen Wetterbedingungen noch bei Fortschreiten im Lebenszyklus verzichten möchte bzw. kann.

Abmeldung	West %	Ost %
ja	46	4
nein	48	91
weiß nicht, bzw. keine Angabe	5	4
Basis	74	428

Tab. 28: Abmeldung des Kraftrades im letzten Winter; Frage: Haben Sie Ihr Kraftrad im letzten Winter abgemeldet?

## 9 Sonderfragen an Fahrradfahrer

Annähernd jeder zweite Befragte in Ost und West benutzt manchmal das Fahrrad (vgl. Tab. 29). Im Osten ist der Anteil derjenigen, die manchmal mit dem Fahrrad fahren, geringfügig höher als im Westen. Eine Ausnahme bilden lediglich Personen, die einen Pkw besitzen. Hier ist der Anteil der Pkw-Fahrer, die manchmal Fahrrad fahren, im Westen mit (59%) geringfügig höher als im Osten (55%).

Fahrradnutzung*	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (II)		Unmotorisierte	
	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %
ja	51	54	52	55	51	53	59	55	41	50
nein	49	45	48	45	49	46	41	45	59	49
Basis	2000	2500	936	1069	1064	1331	1138	898	788	1173

\* Anteil der Antworten, die auf die Kategorien „trifft voll und ganz zu“ und „trifft überwiegend zu“ entfallen

Tab. 29: Anteil der Radfahrer an der Bevölkerung; Frage: Fahren Sie manchmal mit dem Fahrrad?

### 9.1 Gründe für die Benutzung des Fahrrads

Die in Ost und West am häufigsten genannten Gründe für das Radfahren (vgl. Tab. 30) sind „kurze Strecken“ (West 72%, Ost 77%), „Spaß am Radfahren“ (West 86%, Ost 71%) und „ge-

Gründe <sup>1)</sup>	Radfahrer									
	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (II)		Unmotorisierte	
	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %
weil nur Kurzstrecken zurückgelegt werden	72	77	68	74	75	81	68	76	81	78
aus gesundheitlichen Gründen	64	48	68	45	60	51	66	52	58	49
um Beitrag zum Umweltschutz zu leisten	61	44	62	43	61	44	61	48	63	46
um Geld zu sparen	38	29	32	31	42	28	29	24	56	35
weil es Spaß macht	86	71	88	68	84	73	87	74	84	73
kann mir kein Auto leisten	15	19	11	14	18	24	3	3	37	37
bringt weniger Streß als Autofahren	44	38	42	36	45	39	41	34	41	44
macht unabhängig von Fahrplänen	52	53	47	46	56	59	44	46	68	62
keine Parkplatzprobleme	54	44	52	43	56	46	51	46	59	45
Basis	1029	1353	487	642	541	710	666	490	319	586

<sup>1)</sup> Anteil der Antworten, die auf die Kategorien „trifft voll und ganz zu“ und „trifft zu“ entfallen.

Tab. 30: Gründe für das Fahrradfahren (nur: Radfahrer); Frage: Aus welchen Gründen fahren Sie Rad? Sagen Sie mir bitte, inwieweit die einzelnen Gründe auf dieser Liste für Sie zutreffen.

sundheitliche Gründe“ (West 64% , Ost 48%). Die beiden letztgenannten Gründe besitzen im Westen offenbar einen höheren Stellenwert als im Osten.

Weiterhin hat der Umweltschutz als Grund für das Fahrradfahren im Westen eine deutlich höhere Bedeutung (61%) als im Osten (44%). Daß Fahrradfahren weniger Streß mit sich bringt als Autofahren und vor Parkplatzproblemen schützt, erfährt ebenfalls in Westdeutschland eine größere Zustimmung als in Ostdeutschland.

Sich kein Auto leisten zu können, ist unabhängig von der Untersuchungsregion allgemein der unbedeutendste Grund für das Radfahren (West 15%, Ost 19%), der aber von unmotorisierten Verkehrsteilnehmern deutlich häufiger als zutreffend genannt wird (Ost und West 37%).

Daß Fahrradfahren im Westen einen deutlich ausgeprägteren Freizeitcharakter besitzt als im Osten, zeigt sich nicht nur im Gesamtvergleich, sondern auch unter Berücksichtigung des Geschlechts der Befragten und ihrer Verfügbarkeit über individuelle Verkehrsmittel. Verglichen mit den Befragten im Osten betragen die Abweichungen in der Häufigkeit der Nennung dieses Motivs im Westen für die Untergruppe der Frauen + 11%, für die der Männer + 20%, für die der Pkw-Besitzer + 13% und für die der unmotorisierten Verkehrsteilnehmer + 11%.

## 9.2 Berichtete Regelverstöße von Radfahrern

Da für die östlichen Teile des Landes bislang noch keine empirischen Ergebnisse zur Regelkonformität von Radfahrern vorliegen, die im Rahmen von Verhaltensbeobachtungen gewon-

nen wurden, wurden die Fahrradfahrer beider Untersuchungskollektive zu Regelverstößen befragt. Gegenüber sogenannten „harten Daten“, die durch Beobachtungen bei realer Verkehrsbeteiligung gewonnen werden können, beinhalten Selbstauskünfte eine Reihe methodischer Probleme. So kann sich der Verkehrsteilnehmer z. B. seiner Fehlverhaltensweisen gar nicht bewußt sein oder im Sinne der sozialen Erwünschtheit nicht wahrheitsgemäß antworten. Die im folgenden berichteten Ergebnisse zu Regelverstößen von Radfahrern sind daher mit einer gewissen Unsicherheit behaftet.

Faßt man die Antworten der Kategorien „sehr oft“ und „oft“ zusammen, so wird das „Abfahren vom Radweg aufgrund parkender Autos“ in beiden Teilen des Landes am häufigsten genannt (vgl. Tab. 31).

Allerdings ist der Anteil der Befragten im Westen, der dies bekundet, mit 33% doppelt so hoch wie im Osten (16%). An zweiter Stelle steht im Westen mit 19% das „Befahren des Gehweges für Fußgänger“ (Ost 16%). Weitere im Westen von einem höheren Anteil der Befragten angegebene Regelverstöße sind „Veränderungen des Fahrtverlaufs ohne Richtungsänderungsanzeige“ (12%) und das „Befahren des Radweges in falscher Richtung“ (11%). Die entsprechenden Werte betragen im Osten 7% bzw. 4%.

Insgesamt betrachtet verhalten sich die Fahrradfahrer im Osten nach diesen Selbstauskünften regelkonformer als im Westen. Unabhängig vom Erhebungsgebiet ist der Anteil der Frauen, die Regelverstöße angeben, geringer als der der Männer.

## 10 Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Der öffentliche Nahverkehr besitzt in Ost und West unterschiedliche Qualitäten. Zur Klärung von Unterschieden in der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zwischen Ost und West und deren Hintergründe wurde deshalb im Rahmen der vorliegenden Untersuchung versucht, eine Reihe mit diesem Komplex verbundener Fragen zu beantworten.

### 10.1 Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel und Häufigkeit der Nutzung

Wie Tab. 32 zeigt, wird die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel im Osten generell besser beurteilt als im Westen.

Regelverstöße <sup>1)</sup>	Radfahrer									
	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (II)		Unmotorisierte	
	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %
Befahren des Gehweges für Fußgänger	19	16	19	16	19	15	15	15	25	19
Fahrbahnbenutzung trotz vorhandenem Radweg	8	7	9	7	7	6	7	5	9	9
Befahren des Radweges in falscher Richtung	11	4	14	4	7	3	10	3	11	5
Befahren der Einbahnstraße in falscher Richtung	7	2	9	3	4	2	7	2	7	3
keine Richtungsänderungsanzeige	12	7	14	7	11	6	10	5	15	7
Mißachtung des Rotlichts	3	1	6	1	1	1	2	0	3	2
Abfahren vom Radweg aufgrund parkender Pkw	33	16	35	18	31	17	31	15	38	24
Basis	1029	1353	487	642	541	710	666	490	319	586

<sup>1)</sup> Anteil der Antworten, die auf die Kategorien „sehr oft“ und „oft“ entfallen.

**Tab. 31:** Regelverstöße von Radfahrern (nur: Radfahrer); Frage: Auf dieser Liste ist beschrieben worden, wie Sie sich als Radfahrer in verschiedenen Situationen verhalten können. Sagen Sie mir bitte zu jedem Beispiel, wie häufig es bei Ihnen vorkommt.

Verkehrsmittel	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (II)		Unmotorisierte	
	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %
Omnibus	90	97	91	96	90	97	90	96	90	97
Straßenbahn	15	26	15	24	16	27	14	31	18	28
U-/S-Bahn	16	17	16	18	16	17	15	23	19	17
Eisenbahn im Nahverkehr	29	41	28	44	29	37	29	45	28	38
nichts davon	5	1	6	1	5	0	5	1	5	1
Basis	2000	2500	936	1169	1064	1331	1138	898	788	1173

**Tab. 32:** Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel; Frage: Welche der folgenden öffentlichen Verkehrsmittel könnte man von Ihrer Wohnung zu Fuß in 20 Minuten erreichen?

Besonders groß sind die Unterschiede in der Beurteilung von Straßenbahn (West 15% vs. Ost 26%) und Eisenbahn im Nahverkehr (West 29% vs. Ost 41%).

Damit wird im Osten die Erreichbarkeit von Eisenbahn im Nahverkehr um 12%-Punkte, die von Straßenbahnen um 11%-Punkte, von Omnibus um 7%-Punkte und von U- und S-Bahn um 1%-Punkt besser beurteilt als im Westen.

Dieser Unterschied zwischen West und Ost verändert sich auch nicht, wenn man das Geschlecht der Befragten oder die Verfügbarkeit über Individualverkehrsmittel bei der Analyse mit berücksichtigt.

Mit Ausnahme der „Eisenbahn im Nahverkehr“ ist die durchschnittliche Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Osten höher als im Westen (vgl. Tab. 33). Weiterhin zeigen sich deutliche geschlechtsspezifische Unterschiede im Ost-West-Vergleich: Im Westen werden alle aufgeführten Verkehrsmittel von Männern im Monatsdurchschnitt häufiger benutzt als von Frauen.

Verkehrsmittel	Durchschnittliche Nutzung pro Monat									
	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (II)		Unmotorisierte	
	West	Ost	West	Ost	West	Ost	West	Ost	West	Ost
Omnibus	11	12	11	12	10	12	7	11	12	13
Straßenbahn	12	15	14	14	11	15	13	12	12	17
U-/S-Bahn	12	14	14	15	11	14	10	12	14	15
Eisenbahn im Nahverkehr	8	7	10	7	6	7	9	7	7	7
Basis	738	1380	271	516	468	864	285	404	438	834

**Tab. 33:** Häufigkeit der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel (nur: ÖPNV-Benutzer); Frage: Wie oft benutzen Sie selbst die folgenden Verkehrsmittel?

Im Osten benutzen Frauen im Mittel geringfügig häufiger Straßenbahnen und geringfügig seltener U- und S-Bahnen. Hinsichtlich der Häufigkeit der Benutzung von Omnibussen und Eisenbahnen im Nahverkehr zeigen sich im Osten keine geschlechtsspezifischen Unterschiede.

Die Verfügbarkeit über einen Pkw hat in West und Ost einen geringen Einfluß auf die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel: Pkw-Fahrer weichen im Westen beim Omnibus um 4%-Punkte und bei Straßenbahn um + 1%-Punkt vom westlichen Mittel ab (vgl. Tab. 33). Im Osten betragen die Abweichungen der Pkw-Besitzer vom Gesamtmittelwert für Omnibus – 1%-Punkt, für Straßenbahn – 3%-Punkte und für U- / S-Bahn – 2%-Punkte.

Die höhere mittlere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Osten erlaubt lediglich eine relativ globale Aussage über Unterschiede zwischen West und Ost. Ein differenzierteres Bild ergibt sich erst, wenn man sich den Anteil der Personen vergewärtigt, die angeben, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen (vgl. Tab. 34).

Mit Ausnahme von U- und S-Bahn werden öffentliche Verkehrsmittel im Osten von einem höheren Anteil der Befragten benutzt als im Westen. Große Unterschiede zeigen sich hier bei Omnibussen, die im Osten von 12% mehr der Befragten benutzt werden als im Westen und bei Straßenbahnen, die im

Osten von 13% mehr der Befragten benutzt werden. Eisenbahnen im Nahverkehr benutzen im Osten 4% der Befragten mehr als im Westen.

Ebenfalls mit Ausnahme von U- und S-Bahn sind Frauen im Osten, verglichen mit Frauen im Westen, häufigere Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel. 77% der weiblichen Befragten im Osten benutzen Omnibusse (West 62%), 41% Straßenbahnen (West 27%) und 36% Eisenbahnen im Nahverkehr (West 33%).

Verkehrsmittel (Mehrfachnennungen)	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (II)		Unmotorisierte	
	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %
Omnibus	55	67	47	57	62	77	44	58	72	81
Straßenbahn	25	38	23	36	27	41	21	39	30	43
U-/S-Bahn	30	25	30	25	30	25	28	27	33	27
Eisenbahn im Nahverkehr	31	35	29	33	33	36	28	27	36	41
Basis	2000	2500	936	1169	1064	1331	1138	898	788	1173

**Tab. 34:** Vergleich der Anteile der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel

Männer im Osten benutzen öffentliche Verkehrsmittel ebenfalls häufiger als Männer im Westen. Die Unterschiede betragen für die Benutzung von Omnibussen + 10%, für die Benutzung von Straßenbahnen + 8% und für die Benutzung von Eisenbahnen im Nahverkehr + 4%.

Wer über einen Pkw verfügt, benutzt erfahrungsgemäß seltener öffentliche Verkehrsmittel. Im Westen liegt der Prozentsatz der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel innerhalb dieser Teilgruppe der Befragten bei allen öffentlichen Verkehrsmitteln unter dem jeweiligen Gesamt-Anteil der Befragten. Im Osten liegt der Prozentsatz der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel innerhalb dieser Teilgruppe bei Omnibus und bei Eisenbahn im Nahverkehr unterhalb des jeweiligen Gesamtanteils der Befragten, bei Straßen-, U- und S-Bahn dagegen über dem jeweiligen Gesamtmittelwert.

Im Ost-West-Vergleich der Pkw-Fahrer zeigen sich jedoch Unterschiede in der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Autofahrer im Osten benutzen häufiger Omnibusse (+ 14%-Punkte) und Straßenbahnen (+ 18%-Punkte) als Autofahrer im Westen. U- und S-Bahnen sowie Eisenbahnen im Nahverkehr werden dagegen im Osten in etwa gleich häufig benutzt.

Die häufigsten Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel sind unmotorisierte Verkehrsteilnehmer. Innerhalb dieser Verkehrsteilnehmergruppe benutzen 81% der Befragten im Osten Omnibusse (Westen 72%), 43% Straßenbahnen (West 30%), 27% U- und S-Bahnen (West 33%) und 41% Eisenbahnen im Nahverkehr (West 36%).

Damit ist der Anteil der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel innerhalb der Gruppe der unmotorisierten Verkehrsteilnehmer mit Ausnahme von U- und S-Bahnen bei allen erfragten Verkehrsmitteln im Osten höher als im Westen.

### 10.2 Gründe für und gegen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Die Gründe für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sind in Tab. 35 dargestellt. Aus subjektiver Sicht der ÖPNV-Nutzer entscheidet die Verfügbarkeit über ein eigenes Kfz im hohen Maße über die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. In der Reihenfolge der Begründungen steht die Nicht-Verfügbarkeit über ein eigenes Kfz an erster Stelle (West und Ost 54%), gefolgt vom zeitweiligen freiwilligen Verzicht auf das eigene Fahrzeug zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel (West 23% vs. Ost 22%) und der vorübergehend fehlenden Möglichkeit, das eigene Fahrzeug zu benutzen (West und Ost 21%). Die enge Verknüpfung der Gründe für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mit der Verfügbarkeit über ein eigenes Kfz wird auch ersichtlich, wenn man das Geschlecht der Befragten berücksichtigt, bzw. die Gruppe der Unmotorisierten betrachtet. Unabhängig von systembedingten Unterschieden weisen Frauen eine deutlich höhere Zustimmung bei dieser Begründung auf als Männer. Unmotorisierte Verkehrsteilnehmer nennen diese Begründung am häufigsten (West und Ost 86%).

Gründe für öffentlichen Verkehr	ÖPNV-Nutzer									
	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (II)		Unmotorisierte	
	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %
kein eigenes Kraftfahrzeug, benutze nur öffentliche Verkehrsmittel	54	54	41	38	62	63	9	5	86	86
benutze öffentl. Verkehrsmittel nur, wenn eigenes Fahrzeug nicht benutzt werden kann	21	21	19	25	21	19	40	42	8	9
freiwilliger Verzicht auf Kraftfahrzeug zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel	23	22	35	34	15	15	48	52	4	4
Basis	738	1380	271	516	468	864	285	404	438	834

**Tab. 35:** Gründe für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (nur: ÖPNV-Benutzer); Frage: Öffentliche Verkehrsmittel werden von verschiedenen Personen aus verschiedenen Gründen benutzt. Was trifft auf Sie persönlich zu?

Bei den wahrgenommenen Vorteilen öffentlicher Verkehrsmittel (vgl. Tab. 36) zeigen sich zwischen West und Ost Unterschiede in der subjektiven Gewichtung von Aspekten, die für die Wahl öffentlicher Verkehrsmittel sprechen.

Eine Gegenüberstellung der fünf meist genannten Vorteile in West und Ost verdeutlicht die unterschiedliche Gewichtung (Tab. 37).

Nahezu unabhängig von der Verfügbarkeit über ein Kfz und dem Geschlecht der Befragten werden im Westen „keine Parkprobleme“, „Bequemlichkeit“ und „Umweltfreundlichkeit“ als Hauptvorteile öffentlicher Verkehrsmittel genannt. Im Osten dominiert der Aspekt der „Kostengünstigkeit“ öffentlicher Verkehrsmittel, gefolgt von „Bequemlichkeit“ und „Sicherheit“. Das hohe Gewicht des Kostenaspektes ist im Osten unabhängig von Geschlecht und Pkw-Besitz. Gleiches gilt mit Einschränkung auch für den Aspekt „Bequemlich-

Vorteile des öffentlichen Verkehrs (Mehrfachnennungen)	ÖPNV-Nutzer									
	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (II)		Unmotorisierte	
	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %
billiger	24	44	23	47	25	42	14	42	31	44
sicherer	26	27	22	28	28	27	19	20	31	31
schneller	15	15	19	20	12	14	13	23	15	14
bequemer	39	36	44	37	36	35	39	37	38	33
umweltfreundlicher	33	25	41	29	29	23	34	29	32	24
keine Parkprobleme	49	26	50	27	48	25	59	39	42	21
keine Orientierungsprobleme	10	6	10	5	10	7	11	5	9	7
keine Vorteile	10	12	9	9	10	13	10	10	10	12
Sonstiges	5	7	6	8	4	6	3	5	5	7
Basis	738	1380	271	516	468	864	285	404	438	834

**Tab. 36:** Wahrgenommene Vorteile öffentlicher Verkehrsmittel; Frage: Das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann vergleichsweise zu Kraftfahrzeugen Vorteile haben. Welche Vorteile sind für Sie persönlich sehr wichtig?

West	Ost
1. keine Parkprobleme (49 %)	1. billiger (44 %)
2. bequemer (39 %)	2. bequemer (36 %)
3. umweltfreundlicher (33 %)	3. sicherer (27 %)
4. sicherer (26 %)	4. keine Parkprobleme (26 %)
5. billiger (24 %)	5. umweltfreundlicher (25 %)

Basis s. Tab. 36

**Tab. 37:** Wahrgenommene Vorteile öffentlicher Verkehrsmittel (Rangreihen)

keit“, wohingegen Männer und Pkw-Besitzer bei der Bewertung des Aspektes „Sicherheit“ geringfügig unterhalb des jeweiligen Gesamtdurchschnitts der Befragten in West und Ost liegen.

Tab. 38 beinhaltet den prozentualen Anteil der Zustimmung in der Bevölkerung zu Gründen, die gegen die Nutzung von Bus und Bahn sprechen. Dabei wurden die Antwortanteile, die auf die Kategorien „trifft voll und ganz zu“ und „trifft überwiegend zu“ zusammengefaßt.

„Bequemlichkeit des Autos“, „schlechte Verbindungen“ und „Zeitverlust“ sind im Westen wie im Osten die drei wesentlichen Gründe, die gegen die Benutzung von Bus und Bahn sprechen. Allerdings haben diese Gründe im Westen prozentual ein höheres Gewicht als im Osten. Auch für unmotorisierte Verkehrsteilnehmer ist die Bequemlichkeit des Autos ein Hauptargument gegen die Nutzung von Bus und Bahn in West und Ost. Bei Personen, die unmotorisiert sind, nimmt das Argument „schlechte Verbindungen“ einen deutlich geringeren Stellenwert ein (West 57% vs. Ost 47%) als bei Personen, die einen Pkw besitzen (West 73% vs. Ost 60%).

Ein deutlicher Unterschied zwischen West und Ost besteht hinsichtlich der Gewichtung des Kostenarguments. Daß die

Fahrpreise zu hoch sind, meinen 58% der Befragten im Westen, aber nur 6% der Befragten im Osten. In der Rangreihe der Gründe, die gegen eine Nutzung von Bus und Bahn sprechen, steht das Kostenargument im Westen an vierter Stelle, im Osten aber an letzter. Rangplatz und prozentualer Anteil der Befürwortung des Kostenarguments erweisen sich dabei in beiden Teilen des Landes als nahezu unabhängig von der Verfügbarkeit über ein Kfz.

Die Unterschiede in der Gewichtung des Faktors „Fahrpreis“ reflektieren die unterschiedliche Preisgestaltung in beiden Teilen des Landes und unterstreichen gleichzeitig die Bedeutung des Fahrpreises im Hinblick auf die Bewertung der Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittelangebote.

Gründe gegen Bus und Bahn (Mehrfachnennungen)	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (I)		Unmotorisierte	
	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %
eigenes Auto ist bequemer	77	69	81	75	73	64	85	84	64	57
zu großer Zeitverlust	62	61	67	70	58	53	73	74	44	46
zu hohe Fahrpreise	58	6	58	6	59	5	60	5	56	6
schlechte Verbindungen	66	53	70	57	63	50	73	60	57	47
weite Wege zu Haltestellen	30	17	31	18	29	16	30	17	29	17
überfüllte Fahrzeuge	35	39	35	37	35	40	32	41	39	40
Schwierigkeiten bei Fahrkartenautomaten	16	7	16	7	16	7	13	7	20	8
Unübersichtlichkeit des Liniennetzes	21	14	22	14	19	14	20	12	21	17
Basis	2000	2500	936	1168	1064	1331	1138	898	788	1173

**Tab. 38:** Gründe gegen die Nutzung von Bus und Bahn (alle Befragte); Frage: Manche Leute fahren ungern mit Bus oder Bahn. Welche Gründe könnten bei Ihnen eine Rolle spielen, daß Sie ungern mit Bus oder Bahn fahren. Wie weit treffen folgende Äußerungen auf Sie zu?

### 10.3 Möglichkeiten zur Steigerung der Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel

In den im folgenden dargestellten Ergebnissen der Untersuchung subjektiv wahrgenommener Möglichkeiten zur Steigerung der Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel im Ost-West-Vergleich (vgl. Tab. 39) sind systembedingte Anspruchshaltungen implizit enthalten. So steht z. B. der Wunsch nach dem Einsatz modernerer Fahrzeuge oder nach Reduktion der Fahrpreise im Osten in einem anderen qualitativen Bedeutungskontext als im Westen. Solche implizite Differenzen müssen bei der Interpretation der Vergleichsdaten berücksichtigt werden.

Die Bedeutung des Fahrpreises bei der Bewertung öffentlicher Verkehrsmittel im Westen wird dadurch unterstrichen, daß eine Reduktion des Fahrpreises im Westen als ein Hauptgesichtspunkt betrachtet wird, der die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel steigern könnte (vgl. Tab. 39). Unabhängig vom Geschlecht der Befragten oder deren Verfügbarkeit über ein Kfz stellen „günstigere Fahrpreise“ im Westen jenen Faktor dar, der die höchste Zustimmung erfährt (55%).

Im Osten werden dagegen „größere Fahrtenhäufigkeiten“ als ein Gesichtspunkt betrachtet, der von den Befragten am häufigsten als wirkungsvolles Instrument zur Steigerung der Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel angesehen wird (44%). Auf dem zweiten Platz der Möglichkeiten zur Steigerung der Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel stehen im Westen mit 44% und im Osten mit jeweils 40% „direktere Verbindungen“ und „modernere Fahrzeuge“. An dritter Stelle stehen im Westen „größere Fahrtenhäufigkeiten“ (39%) und im Osten „wetterfeste Wartehallen“ (26%).

Möglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung (Mehrfachnennungen)	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (I)		Unmotorisierte	
	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %
mehr Platz in den Fahrzeugen	13	22	11	21	14	24	10	23	17	25
eigene Fahrspur für Busse und Bahnen	12	15	12	17	11	13	12	17	12	14
günstigere Preise	55	14	50	14	59	14	52	13	59	14
kürzere Wartezeit	36	40	36	38	37	41	34	39	40	40
direktere Verbindungen	44	40	44	42	44	39	45	40	43	38
größere Fahrtenhäufigkeit	39	44	41	44	37	44	41	45	37	42
wetterfeste Wartehallen	10	26	8	20	12	32	8	20	14	32
modernere Fahrzeuge	5	40	7	43	3	38	5	41	5	40
Erleichterung des Fahrkartenkaufs	5	7	5	7	6	7	5	7	6	7
bessere Parkmöglichkeiten	11	7	13	9	9	4	14	10	5	4
nichts davon wäre attraktiv genug	14	6	16	7	13	6	17	8	10	6
Basis	2000	2500	936	1169	1064	1331	1138	898	788	1173

**Tab. 39:** Wahrgenommene Möglichkeiten zur Steigerung der Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel (alle Befragte); Frage: Wie könnte man für Sie persönlich öffentliche Verkehrsmittel attraktiver machen? Nennen Sie die drei für Sie wichtigsten Gesichtspunkte.

Die Hierarchie der Bedeutsamkeit einzelner Faktoren zur Steigerung der Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel weicht unter Berücksichtigung von Geschlecht und Verfügbarkeit über ein Kfz nur geringfügig von der durchschnittlichen Gesamtbeurteilung in den jeweiligen Teilen des Landes ab.

## 11 Einstellung und berichtetes Verhalten zu Themen der Verkehrssicherheit

### 11.1 Übersicht über die Befragungsinhalte

Für eine effektive Planung, Gestaltung und Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen ist es unumgänglich, die Einstellungen und Meinungen der Bevölkerung zu diesem Thema genauer zu kennen. Daher wurde im Rahmen dieser Untersuchung danach gefragt, welchen Stellenwert die Ge-

fahren des Straßenverkehrs im Spektrum beängstigender Themen bei der Bevölkerung besitzen, wie Kraftfahrer ihr Fahrkönnen und ihren Fahrstil einschätzen, welche Regeln ihnen wie wichtig sind und wie sie das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer beurteilen. Um die Akzeptanz möglicher Regelungen und Sicherheitsmaßnahmen abschätzen zu können, wurden ferner die Auffassungen der Verkehrsteilnehmer zu wichtigen Teilbereichen des Verkehrsgeschehens erhoben: Zu Geschwindigkeitsregelungen auf Autobahnen, Landstraßen und innerorts, zur Absenkung der Promillegrenze, zum Sicherheitsgurt und zu Kinder-Halteeinrichtungen im Auto, zur Notwendigkeit polizeilicher Überwachung und zur Prioritätenbestimmung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

Der Vergleich West / Ost läßt auch bei diesen Fragen bedeutende Abweichungen erkennen, die nicht nur ein Licht auf die unterschiedlichen Verhältnisse in den westlichen und östlichen Bundesländern werfen, sondern auch Stimmungen und Erwartungen widerspiegeln, die vor allem im östlichen Teil Deutschlands das Bild vom Straßenverkehr über längere Zeit mitbestimmen dürften.

## 11.2 Beurteilung von Sicherheitsproblemen

Auf einer vierstufigen Rating-Skala von „sehr beängstigend“ bis „gar nicht beängstigend“ konnten die Befragten ihre Besorgnis über allgemeine gesellschaftliche Probleme zum Ausdruck bringen. Die Skalierung diente dazu, den Stellenwert zu bestimmen, den der Straßenverkehr im Verhältnis zu anderen Problembereichen (wie Umweltverschmutzung, Drogenmißbrauch u. a.) bei der Bevölkerung einnimmt. Zum

Problembereich	Gesamt				Pkw-Fahrer (II)			
	Skalenwert <sup>1)</sup>		Rangplatz		Skalenwert <sup>1)</sup>		Rangplatz	
	West	Ost	West	Ost	West	Ost	West	Ost
Häufigkeit von Verbrechen und Kriminalität	2,05	1,82*	3	4	2,16	1,85*	4	4
Drogenmißbrauch (illegale Drogen wie Haschisch, Heroin)	1,85	2,11*	2	5	1,87	2,14*	2	5
Umweltverschmutzung	1,66	1,67	1	1	1,65	1,70	1	2
die Verkehrsunfälle	2,21	1,70*	5	2	2,25	1,66*	5	1
Anstieg von Zivilisationskrankheiten	2,32	2,52*	6	6	2,37	2,63*	6	6
Überlastung des Straßenverkehrs	2,12	1,74*	4	3	2,11	1,73*	3	3
Gefahr eines Krieges	2,66	2,75*	7	7	2,72	2,89*	7	7
Basis	2000	2500	—	—	1138	898	—	—

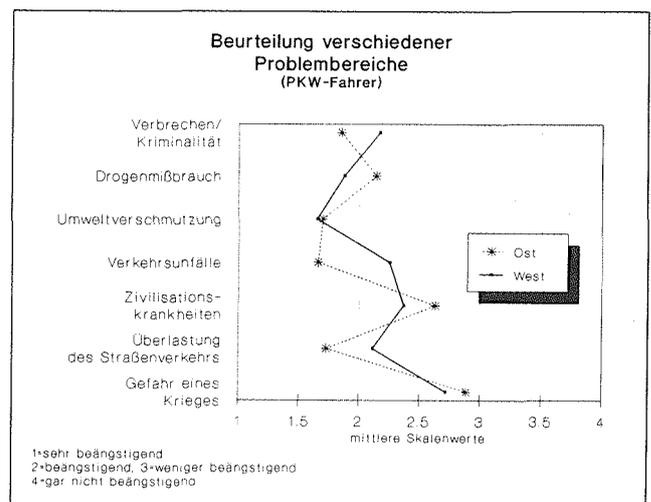
<sup>1)</sup> mittlerer Wert aus Skala von 1 = sehr beängstigend bis 4 = gar nicht beängstigend

<sup>\*)</sup> U-Test =  $p < 1\%$

**Tab. 40:** Beurteilung verschiedener Problembereiche; Frage: Es gibt Erscheinungen oder Zustände in der heutigen Zeit, die manche Menschen beängstigen. Auf dieser Liste finden Sie solche Erscheinungen. Sagen Sie mir bitte zu jeder Erscheinung, wie Ihr persönliches Gefühl dabei ist. Finden Sie das gegenwärtig sehr beängstigend, beängstigend, weniger beängstigend oder gar nicht beängstigend?

Vergleich wurden die mittleren Skalenwerte der Befragten aus den westlichen und östlichen Bundesländern in eine Rangordnung gebracht (vgl. Tabelle 40).

Der Vergleich der Rangreihen läßt erkennen, daß die Problembereiche „Drogenmißbrauch“ und „Kriminalität“ im Westen vor denen der „Verkehrsüberlastung“ und „Verkehrsunfälle“ rangieren, im Osten dagegen Verkehrsunfälle und -überlastung fast genauso problematisch bewertet werden wie die Umweltverschmutzung. Noch klarer wird der Unterschied in der Bewertung verkehrsbezogener Probleme bei der Gegenüberstellung der Pkw-Fahrergruppen: Von allen angesprochenen Problembereichen nehmen die Verkehrsunfälle bei Pkw-Fahrern der östlichen Bundesländer den ersten Platz ein; bei den Fahrern der westlichen Bundesländer dagegen rangieren Verkehrsunfälle auf dem fünften Platz – erst nach „Umweltverschmutzung“, „Drogenmißbrauch“, „Verkehrsüberlastung“ und „Kriminalität“. Die unterschiedliche Entwicklung der Unfallzahlen in Ost und West, wie sie im Jahre 1990 zu verzeichnen war, schlägt sich offenbar in der Problemsicht der Autofahrer nieder (vgl. Abb. 21).



**Abb. 21**

Die Problembewertung ist eindeutig stärker von der Ost- / West-Situation abhängig als von der Geschlechtszugehörigkeit der Befragten. Die Rangfolge der Problembereiche unterscheidet sich nicht bei Männern und Frauen der westlichen Bundesländer. Männer und Frauen der östlichen Bundesländer weichen insofern geringfügig voneinander ab, als „Verbrechen und Kriminalität“ bei Frauen einen höheren Rangplatz einnehmen als bei Männern.

Allerdings fördert erst die direkte Frage, wie sich die Verkehrssicherheit in den letzten 12 Monaten entwickelt hat, vorhandene Beurteilungsunterschiede in Ost und West klar zutage.

Auf einer fünfstufigen Skala (vgl. Tabelle 41) beurteilten die Befragten der östlichen Bundesländer die Entwicklung der Verkehrssicherheit erheblich skeptischer. Mehr als 80% äußern die Auffassung, die Verkehrssicherheit in „ihrem“ Teil Deutschlands habe sich verschlechtert bzw. sehr verschlechtert. Die Befragten aus den westlichen Ländern bringen diese Auffassung – bezogen auf den Westen der Bundesrepublik – nur etwa zu 40% zum Ausdruck. Pkw-Fahrer weichen von den Beurteilungen aller Befragten nicht erwähnenswert ab. Auch zwischen den Antwortverteilungen von Männern und

Die Verkehrssicherheit ist ...	Gesamt		Pkw-Fahrer (II)	
	West %	Ost %	West %	Ost %
viel besser geworden	1	0	1	0
besser geworden	7	3	8	4
in etwa gleich geblieben	40	11	42	12
schlechter geworden	33	45	37	45
viel schlechter geworden	8	37	8	38
ohne Antwort	11	4	5	1
mittlerer Skalenwert	3,46	4,19*	3,44	4,20*
Basis	2000	2500	1138	898

\* U-Test =  $p < 1\%$

**Tab. 41:** Beurteilung der Verkehrssicherheit (im eigenen Teil Deutschlands); Frage: Wie beurteilen Sie die Verkehrssicherheit auf den Straßen im westlichen Teil Deutschlands (Befragte West) / im östlichen Teil Deutschlands (Befragte Ost)? Hat sich in den letzten 12 Monaten hier etwas geändert?

Frauen gibt es keine bedeutsamen Abweichungen, weder in West noch in Ost.

Verkehrssicherheitsprobleme wurden somit zum Zeitpunkt der Befragung von der Bevölkerung im östlichen Teil der Bundesrepublik deutlich stärker wahrgenommen – ein Ergebnis, das zweifellos objektive Gegebenheiten widerspiegelt (vgl. die ungünstige Unfallentwicklung in den östlichen Ländern seit Öffnung der Mauer).

### 11.3 Gesichtspunkte beim Autokauf

In der Rangreihung der Gesichtspunkte, auf die es beim Autokauf ankommt, unterscheiden sich Pkw-Fahrer in West und Ost nicht wesentlich voneinander (vgl. Abb. 22 und Tabelle 42). Lediglich an der Spitze der Kaufmotive gibt es einige unterschiedliche Positionen. Geringe Schadstoffbelastung, Fahrsicherheit und ökonomische Aspekte (geringer Verbrauch, geringe Wartungskosten) stehen bei den Westdeut-

schen oben in der Prioritätenliste, bei den Ostdeutschen führt hierbei die Fahrsicherheit deutlich die Rangreihe an, vor ökonomischen Aspekten und Schadstoffbelastung. Was die Sicherheit betrifft, werden in den ostdeutschen Ländern besondere Defizite gesehen. Im übrigen treten nur noch hinsichtlich der Aspekte „Preis“, „Ausstattung“ und „Wiederverkaufswert“ Unterschiede in der Prioritätenreihung auf: Entsprechend dem höheren Nachholbedarf wird die komfortable Ausstattung im Osten höher bewertet als im Westen, dafür wird hier dem hohen Wiederverkaufswert stärkere Bedeutung beigemessen, einem Aspekt, der vermutlich auch einem stärkeren Qualitätsbedürfnis im Westen Rechnung trägt.

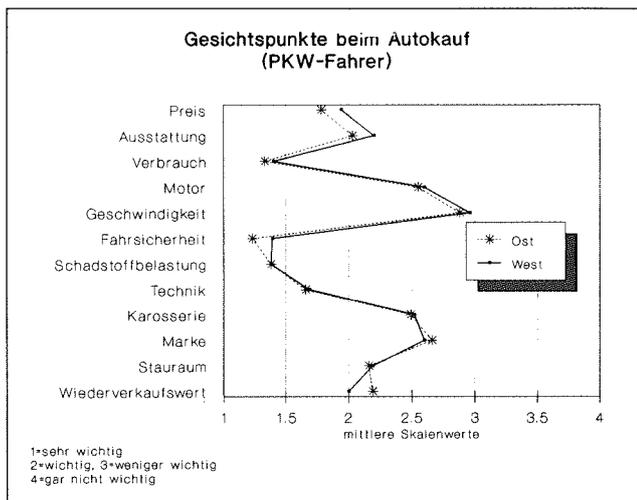
Eigenschaften des Autos	Pkw-Fahrer (II)					
	Gesamt		Männer		Frauen	
	West Skalenwert <sup>1)</sup>	Ost Skalenwert <sup>1)</sup>	West Skalenwert <sup>1)</sup>	Ost Skalenwert <sup>1)</sup>	West Skalenwert <sup>1)</sup>	Ost Skalenwert <sup>1)</sup>
niedriger Preis	1,94	1,78*	2,00	1,78*	1,85	1,79
komfortable Ausstattung	2,20	2,03*	2,11	2,03	2,32	2,02*
geringer Verbrauch, geringe Wartungskosten	1,40	1,33	1,42	1,33	1,37	1,31
starker Motor	2,60	2,55	2,46	2,52	2,79	2,61*
hohe Geschwindigkeit	2,96	2,88*	2,80	2,84	3,16	2,93*
hohe Fahrsicherheit des Autos	1,39	1,23*	1,39	1,24*	1,39	1,20*
geringe Schadstoffbelastung für die Umwelt	1,38	1,38	1,41	1,40	1,35	1,33
ausgereifte Technik	1,69	1,66	1,58	1,61	1,83	1,75
Form oder Farbe der Karosserie	2,52	2,49	2,47	2,47	2,59	2,54
spezielle Marke	2,60	2,66	2,50	2,65	2,74	2,68
viel Stauraum	2,19	2,16	2,14	2,19	2,25	2,11
hoher Wiederverkaufswert	2,00	2,19*	1,96	2,20*	2,06	2,18*
Basis	1138	898	649	574	490	325

<sup>1)</sup> mittlerer Wert der Skala von 1 = sehr wichtig bis 4 = gar nicht wichtig

\* U-Test =  $p < 1\%$

**Tab. 42:** Gesichtspunkte beim Kauf eines neuen Autos; Frage: Wenn Sie daran denken würden, sich ein neues Auto zuzulegen, wie wichtig wären Ihnen dann die folgenden Eigenschaften?

Männer bringen bei einigen Kaufaspekten entschiedenere Einstellungen zum Ausdruck als Frauen: Die komfortable Ausstattung, der starke Motor, die hohe Geschwindigkeit und die ausgereifte Technik erhalten bei ihnen deutlich höhere Stellenwerte, mit Abstrichen auch die Vorliebe für eine spezielle Marke. Bei den anderen Aspekten unterscheiden sich Frauen und Männer nicht. Im übrigen stimmen Frauen in Ost und West sowie Männer in Ost und West in ihren Einstellungen stark überein, über die frühere Grenze hinweg.



**Abb. 22**

### 11.4 Fahrstil und Fahrkönnen

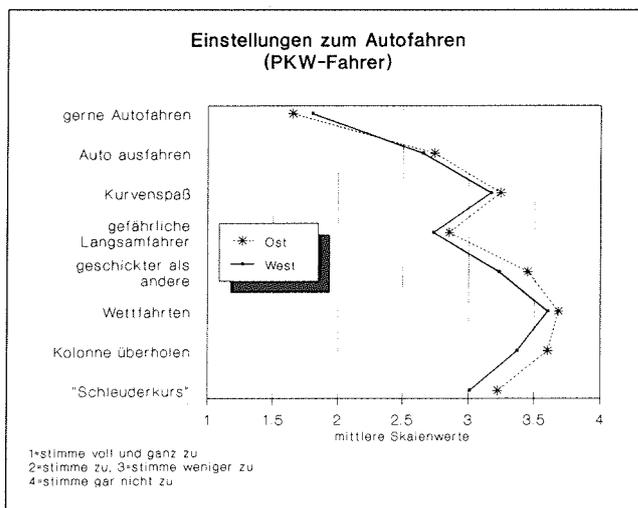
Deutsche in Ost und West unterscheiden sich nur graduell, was ihre Einstellung zum Fahren und zum eigenen Fahrkönnen betrifft (vgl. Abb. 23 und Tab. 43, 44). Daß sie gern Auto fahren, bringen die Fahrer aus den östlichen Bundesländern etwas stärker zum Ausdruck als die aus dem Westen. Westliche Fahrer fühlen sich dagegen etwas mehr angesprochen, wenn die Überlegenheit gegenüber anderen Fahrern thematisiert wird: In der Stadt glauben sie eher, schneller als andere voranzukommen, weil sie sich auf geschicktes Spurenwechseln verstehen; auch dem Statement, selbst bei zügiger Kolonnenfahrt (alle) Möglichkeiten zu nutzen, durch „Überholen die Kolonne hinter sich zu lassen“, stimmen sie eher als die Fahrer aus dem Osten zu. Außerdem sind sie mehr als die Pkw-Fahrer der östlichen Bundesländer daran interessiert, mit einem „Schleuderkurs“ ihr Fahrkönnen zu verbessern.

Bei der Einschätzung des eigenen Fahrkönnens gibt es zwischen den Pkw-Fahrern aus West und Ost – übers Ganze gesehen – keine besonderen Unterschiede. Der größte Teil der Befragten stuft sich als durchschnittlich bis überdurchschnittlich ein, unter dem Durchschnitt sieht sich nur eine Minderheit. Nach Geschlechtszugehörigkeit differenziert,

Einstellung	Pkw-Fahrer (II)					
	Gesamt		Männer		Frauen	
	West Skalenwert <sup>1)</sup>	Ost Skalenwert <sup>1)</sup>	West Skalenwert <sup>1)</sup>	Ost Skalenwert <sup>1)</sup>	West Skalenwert <sup>1)</sup>	Ost Skalenwert <sup>1)</sup>
ich fahre gern Auto	1,80	1,65*	1,74	1,53*	1,88	1,87
ich fahre mein Auto gelegentlich voll aus	2,65	2,74	2,44	2,60	2,93	2,98
es macht mir Spaß, auch einmal scharf in die Kurve zu gehen	3,17	3,24	3,00	3,14	3,37	3,42
ich halte Leute, die sehr langsam fahren, für gefährlicher als solche, die sehr schnell fahren	2,73	2,85*	2,61	2,73	2,89	3,05
da ich mich auf geschicktes Spurenwechseln verstehe, komme ich in der Stadt schneller voran als andere	3,23	3,45*	3,14	3,40*	3,36	3,54*
manchmal lasse ich mich von anderen Fahrern zu Wettfahrten verleiten	3,60	3,68*	3,57	3,62	3,65	3,81
auch bei zügiger Kolonnenfahrt nutze ich die Möglichkeit, durch Überholen die Kolonne hinter mir zu lassen	3,37	3,60*	3,28	3,54*	3,50	3,71*
ich würde gern einen Schleuderkurs mitmachen, um mein Fahrkönnen zu verbessern	3,01	3,22*	2,94	3,08*	3,11	3,47*
Basis	1138	898	649	574	490	325

<sup>1)</sup> mittlerer Wert der Skala von 1 = stimme voll und ganz zu bis 4 = stimme gar nicht zu  
 \* U-Test = p < 1 %

**Tab. 43:** Allgemeine Einstellungen zum Autofahren; Frage: Wie sehr stimmen Sie mit folgenden Äußerungen überein?



**Abb. 23**

Fahrkönnen	Pkw-Fahrer (II)					
	Gesamt		Männer		Frauen	
	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %
deutlich über dem Durchschnitt	7	5	11	7	3	2
über dem Durchschnitt	27	29	33	38	19	13
durchschnittlich	59	54	52	50	68	61
leicht unter dem Durchschnitt	7	9	4	3	10	19
deutlich unter dem Durchschnitt	1	3	—	1	1	6
ohne Antwort	—	1	—	—	—	1
mittlerer Skalenwert	2,66	2,74	2,49	2,51	2,88	3,14*
Basis	1138	898	649	574	490	325

\* U-Test = p < 1 %

**Tab. 44:** Einschätzung des eigenen Fahrkönnens; Frage: Wie würden Sie Ihr Fahrkönnen einstufen?

wird zum einen die deutlich höhere Selbsteinstufung der Männer – ohne Unterschied in West und Ost – erkennbar, zum anderen die besonders selbstkritische Haltung der Frauen im Osten.

### 11.5 Berichtete Regelverstöße und polizeiliche Überwachung

Regelverstöße sind zwar eine alltägliche Erscheinung im Straßenverkehr, die meisten Fahrer geben sie aber nicht gern zu. Auch die unverbindliche Befragungssituation in der Wohnung dürfte kaum dazu beitragen, sich zu besonderer Offenheit verpflichtet zu fühlen. Dies bedeutet jedoch nicht, daß Aussagen zu eigenen Regelübertretungen nicht doch wertvolle Informationen enthalten. Vorgefundene Unterschiede zwischen einzelnen Regelübertretungen bzw. den einzelnen Befragungsgruppen sind als substantieller Hinweis auf jeweils gegebene Normorientierungen und damit verknüpfte Verhaltensbereitschaften zu werten. Als Faktenaussagen sollten

Antworten in diesem Themenbereich allerdings nicht interpretiert werden, und der Versuch, sie nach ihrem Wahrheitsgehalt zu beurteilen, wird ihrem Stellenwert im Kontext einer sozial-wissenschaftlichen Befragung nicht gerecht.

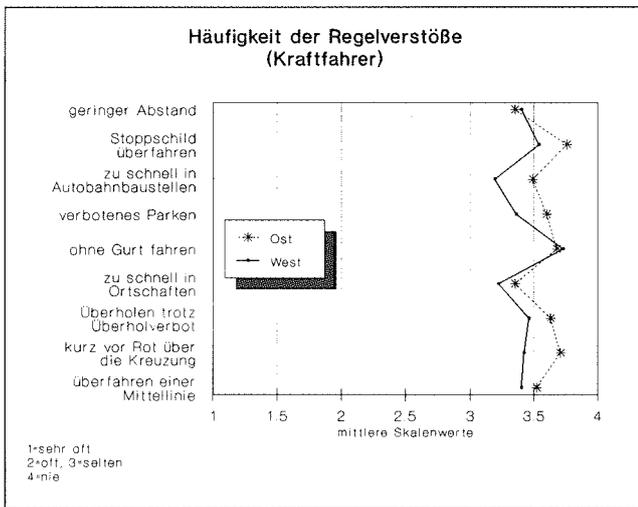


Abb. 24

So müssen wir es zwar akzeptieren, daß – abweichend von den Beobachtungen, die man täglich im Straßenverkehr machen kann – bestimmte Regelübertretungen nur selten zugegeben werden, dennoch lohnt es sich, den Unterschieden in den Antworten von Kraftfahrern aus Ost und West nachzugehen (vgl. Abb. 24 und Tab. 45). Ihren eigenen Aussagen zufolge übertreten westliche Kraftfahrer die meisten Verkehrsregeln häufiger als Fahrer aus den östlichen Bundesländern. Unter anderem gilt dies für die Überschreitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (Statement C und F). Dies wird aus den signifikant niedrigeren Skalenwerten der westlichen Kraftfahrer deutlich. Nur ein Drittel der befragten Kraftfahrer aus dem Westen behauptet beispielsweise, im Bereich von Baustellen „nie“ schneller als angegeben zu fahren. Vergleichsweise leicht fällt es ferner den Fahrern der westlichen Länder, Parkverstöße, das Überfahren einer durchgezogenen Mittellinie, zu geringe Sicherheitsabstände, das Befahren einer signalgeregelten Kreuzung „kurz vor Rot“ und Überholen im Überholverbot einzuräumen. Nur noch sehr geringe Zugeständnisse finden wir beim Überfahren eines Stoppschildes und der Nichtverwendung von Sicherheitsgurten. Zumindest die Aussagen zum letztgenannten Statement entsprechen weitgehend den beobachteten Anlegequoten im Straßenverkehr der westlichen Bundesländer. Dieses Statement ist zugleich das einzige, bei dem sich Fahrer der östlichen Bundesländer signifikant für weniger regeltreu erklären. Abgesehen vom Sicherheitsabstand, wo sich Fahrer aus Ost und West nicht deutlich unterscheiden, erweisen sich die Fahrer aus dem Osten ansonsten durchweg stärker normenorientiert. Besonders auffällig sind die Unterschiede bei den Geschwindigkeitsübertretungen im Bereich von Autobahnbaustellen und beim Überfahren von Kreuzungen „kurz vor Rot“. Hier kommen möglicherweise Systemeffekte des Straßenverkehrs in der früheren DDR zum Ausdruck: Einerseits die höhere Dichte der Geschwindigkeitsüberwachung auf Autobahnen, andererseits die höhere Hemmschwelle des Rotlichtes an Signalanlagen, dem bislang eine Grün / Gelb-Phase vorgeschaltet war.

Regelverstoß	Kraftfahrer (I)					
	Gesamt		Männer		Frauen	
	West	Ost	West	Ost	West	Ost
A	3,40	3,35	3,28	3,23	3,57	3,59
B	3,54	3,76*	3,45	3,73*	3,66	3,82*
C	3,19	3,49*	3,03	3,36*	3,41	3,70*
D	3,36	3,60*	3,29	3,57*	3,45	3,65*
E	3,73	3,68*	3,71	3,64	3,76	3,75
F	3,22	3,35*	3,12	3,26*	3,36	3,54*
G	3,46	3,63*	3,37	3,56*	3,59	3,77*
H	3,42	3,71*	3,34	3,68*	3,54	3,78*
J	3,40	3,52*	3,31	3,46*	3,51	3,66*
Basis	1212	1327	712	891	500	435

<sup>1)</sup> mittlerer Wert der Skala von 1 = sehr oft bis 4 = nie

\* U-Test = p < 1 %

Tab. 45: Häufigkeit eigener Regelverstöße; Frage: Auf dieser Liste ist beschrieben, wie Sie sich als Kraftfahrer in verschiedenen Situationen verhalten können. Wie oft kommen die einzelnen Verhaltensweisen bei Ihnen vor?

Der Vergleich männliche / weibliche Kraftfahrer läßt – außer beim Sicherheitsgurt – eine durchweg größere Regelakzeptanz der Frauen erkennen. Besonders groß ist der Unterschied bei den Statements „Sicherheitsabstand“ (A) und „Geschwindigkeitsübertretungen“ (C,F). Diese Regelübertretungen sind – der Unfallstatistik zufolge – besonders sicherheitsrelevant. Gering sind die Unterschiede zwischen Kraftfahrern männlichen und weiblichen Geschlechts bei den eher normenrelevanten Statements „Stopschild“, „Parkverbot“ und „Kurz vor Rot über die Kreuzung“, denjenigen Statements also, die besonders große Ost/West-Unterschiede aufweisen.

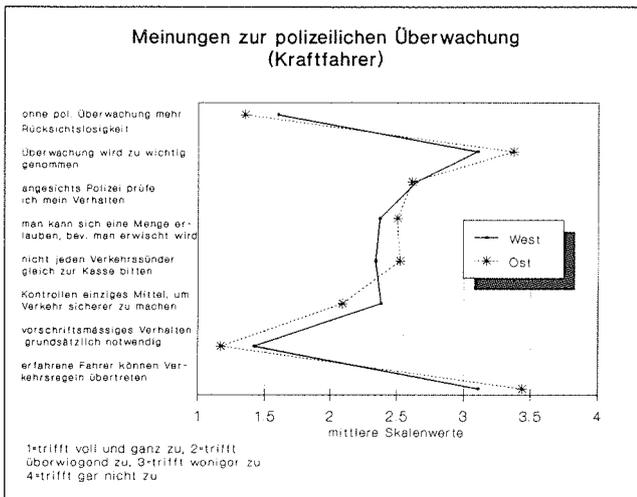
Wenn der Unterschied zwischen Ost und West bei den normenrelevanten Statements besonders deutlich wurde, überrascht es nicht, daß sich vergleichbar deutliche Unterschiede auch in der Bewertung der Notwendigkeit von Vorschriften und der polizeilichen Überwachung im Straßenverkehr zeigen (vgl. Tab. 46 und Abb. 25). Die Rangreihe, die sich aus den mittleren Skalenwerten der Einzelstatements zur polizeilichen Überwachung ergibt, ist in Ost und West zwar gleich, ausnahmslos erreichen aber die Statements, die die Notwendigkeit polizeilicher Überwachung zum Ausdruck bringen, bei den Kraftfahrern der östlichen Bundesländer höhere Skalenwerte. Kraftfahrer dieser Länder sprechen dem vorschriftsmäßigen Verhalten und der Rolle der Polizei als Überwachungsinstanz offenbar einen höheren Stellenwert zu als die Bewohner der westlichen Bundesländer. Ob dies in unterschiedlichen Erfahrungen in der Vergangenheit begründet ist

oder eher den Eindruck mangelnder polizeilicher Präsenz und Kontrolle zur Zeit der Befragung im Osten Deutschlands widerspiegelt, läßt sich anhand der Befragungsdaten allein nicht entscheiden.

Meinung		Kraftfahrer (I)					
		Gesamt		Männer		Frauen	
		West	Ost	West	Ost	West	Ost
A	ohne polizeiliche Überwachung würde die Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr zunehmen	1,60	1,35*	1,63	1,33*	1,56	1,38
B	die Überwachung des Straßenverkehrs wird viel zu wichtig genommen	3,10	3,37*	3,08	3,36*	3,13	3,40*
C	wenn ich die Polizei sehe, überprüfe ich mein Verhalten	2,64	2,61	2,72	2,69	2,53	2,46
D	man kann sich eine ganze Menge erlauben, bevor man erwischt wird	2,37	2,50*	2,32	2,47*	2,45	2,56*
E	ich finde es gut, wenn man nicht jeden Verkehrssünder gleich zur Kasse bittet	2,34	2,52*	2,24	2,46*	2,46	2,65
F	Kontrollen und Strafen sind das einzige Mittel, um den Verkehr sicherer zu machen	2,38	2,09*	2,45	2,17*	2,27	1,93*
G	vorschriftsmäßiges Verkehrsverhalten ist grundsätzlich notwendig	1,42	1,17*	1,46	1,17*	1,37	1,17*
H	gute und erfahrene Fahrer können die Verkehrsregeln mal übertreten	3,11	3,44*	3,02	3,39*	3,23	3,54*
Basis		1212	1327	712	891	500	435

1) mittlerer Wert der Skala von 1 = stimme voll und ganz zu bis 4 = stimme gar nicht zu  
 \* U-Test = p < 1 %

**Tab. 46:** Meinungen zur Regelung und Überwachung im Straßenverkehr; Frage: Zur polizeilichen Überwachung im Straßenverkehr kann man verschiedene Ansichten haben. Für wie zutreffend halten Sie persönlich folgende Ansichten?



**Abb. 25**

Frauen akzeptieren die Notwendigkeit von Vorschriften und Überwachung im Straßenverkehr durchweg in stärkerem Maß als Männer, gleichermaßen im Westen wie im Osten. Besonders deutlich wird dies bei den Statements C, E, F und H,

wo es um die Übertretung von Verkehrsregeln und die Befürwortung polizeilicher Kontrollen geht. Der geschlechtsspezifische Einfluß verstärkt den West- / Ost-Unterschied und führt in der Summe zu besonders großen Differenzen zwischen Kraftfahrern im Westen und Kraftfahrerinnen im Osten.

**11.6 Verkehrsteilnehmer untereinander**

Um das Verhältnis der Kraftfahrer untereinander auszuloten, waren den Befragten 20 weitere Statements mit skalierten Antwortvorgabe vorgelegt worden (vgl. Tab 47). 11 Statements betrafen eher rücksichtsloses (bis regelwidriges) Fahrverhalten, 9 Statements umschrieben partnerschaftliches Verhalten der Verkehrsteilnehmer untereinander (vgl. Tab. 48). Nimmt man nun die Statements, die die mangelnde Rücksicht umschreiben, als Gradmesser für das soziale Klima unter den Autofahrern, schneiden die westlichen Bundesländer deutlich schlechter ab als die östlichen. Sämtliche Aussagen zum Miteinander auf den Straßen rufen bei den Befragten aus dem Westen aversivere Reaktionen hervor, sowohl aus Sicht des schnelleren wie aus der Sicht des langsameren Fahrers: So wird z. B. in West das „Drängeln“ am meisten wahrgenommen (Statement H), danach die unnötige Belegung des Überholstreifens (A) und des mittleren Fahrstreifens (K), daneben das Rechtsüberholen auf Autobahnen (J) und die Benutzung der Lichthupe, um „zum Platzmachen aufzufordern“ (D) – lauter Vorgänge, die die Durchsetzung bzw. Vereitelung des Wunsches nach schnellerem Vorwärtkommen betreffen und zum

Verhaltensweise		Kraftfahrer (I)					
		Gesamt		Männer		Frauen	
		West	Ost	West	Ost	West	Ost
A	Fahrer, die auf der Überholspur bleiben, auch wenn die rechte Spur frei ist	2,04	2,28*	2,00	2,23*	2,11	2,38*
B	Fahrer, die in der Kolonne dauernd überholen	2,12	2,20	2,13	2,21	2,11	2,17
C	Fahrer, die sich zwischen zwei mit Sicherheitsabstand fahrende Autos drängeln	2,04	2,03	2,04	2,01	2,04	2,05
D	Fahrer, die die Lichthupe betätigen, um zum Platzmachen aufzufordern	2,13	2,61*	2,13	2,56*	2,13	2,69*
E	Fahrer, die beschleunigen, wenn sie überholt werden	2,65	2,74*	2,63	2,75*	2,68	2,71
F	Fahrer, die für Schnellere nicht sofort Platz machen	2,35	2,71*	2,29	2,70*	2,44	2,75*
G	Fahrer, die andere schneiden	2,45	2,55*	2,47	2,53	2,41	2,60*
H	Fahrer, die drängeln	1,99	2,34*	2,01	2,33*	1,97	2,37*
J	Fahrer, die auf der Autobahn rechts überholen	2,61	3,09*	2,63	3,07*	2,59	3,14*
K	Fahrer, die auf einer dreispurigen Autobahn immer auf der mittleren Spur bleiben, obwohl rechts freilist	2,05	2,83*	1,97	2,80*	2,16	2,89*
L	Fahrer, die bei dichtem Verkehr versuchen, viel schneller als die anderen zu fahren	2,20	2,31*	2,20	2,31*	2,20	2,32*
Basis		1212	1327	712	891	500	435

1) mittlerer Wert der Skala von 1 = sehr oft bis 4 = nie  
 \* U-Test = p < 1 %

**Tab. 47:** Rücksichtsloses Verhalten; Frage: Immer wieder gibt es Klagen über rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr. Wie oft treffen Sie auf Fahrer mit folgenden Verhaltensweisen?

Auslöser aggressiver Gefühle bzw. Handlungen werden können. Die großen Unterschiede zwischen Fahrern aus Ost und West finden sich bei den Statements K, J und D, die sich offensichtlich auf Autobahn-Situationen in den westlichen Bundesländern beziehen und die Spannung zwischen hohen Wunschgeschwindigkeiten und hoher Verkehrsdichte im Westen Deutschlands zum Ausdruck bringen.

Die Männer unter den befragten Kraftfahrern bringen ihre Einstellung zu rücksichtslosem Verhalten expliziter, d. h. mit höheren Skalenwerten, zum Ausdruck als Frauen, insbesondere bei denjenigen Statements, die die Rücksichtslosigkeit aus der Sicht des Schnelleren umschreiben (A, F, K). Hierarchie-Konflikte auf Autobahnen treffen bei Männern offenbar einen empfindlicheren Nerv. Insgesamt gesehen dominiert die Variable Ost / West-Zugehörigkeit jedoch deutlich die Variable Geschlechtszugehörigkeit. In der Beurteilung rücksichtslosen Verhaltens stellen die konkreten Eindrücke aus dem alltäglichen Verkehrsumfeld entscheidendere Beurteilungskriterien dar als die Wahrnehmungs- und Bewertungsunterschiede von Männern und Frauen.

Partnerschaftliche Verhaltensweisen werden – gemessen an den Skalenwerten der einzelnen Statements – weniger eindeutig wahrgenommen als rücksichtslose (vgl. Tab. 47). Das freundliche Handzeichen als Dankesgeste wird noch am häufigsten registriert, gleichermaßen in Ost und West. Unterschiede zwischen den Fahrern aus den östlichen und westlichen Bundesländern finden sich bei den Statements F, E, G

Verhaltensweise		Kraftfahrer (I)					
		Gesamt		Männer		Frauen	
		West Skalenwert <sup>1)</sup>	Ost Skalenwert <sup>1)</sup>	West Skalenwert <sup>1)</sup>	Ost Skalenwert <sup>1)</sup>	West Skalenwert <sup>1)</sup>	Ost Skalenwert <sup>1)</sup>
A	Fahrer, die sich durch ein Handzeichen für eine freundliche Geste des anderen bedanken	2,19	2,16	2,18	2,13	2,21	2,22
B	Fahrer, die trotz Vorrang verzögern oder anhalten, um Fußgängern die Überquerung der Straße zu ermöglichen	2,45	2,48	2,43	2,46	2,48	2,53
C	Fahrer, die die Fahrt verlangsamen, um anderen das Einscheren in die eigene Fahrspur zu erleichtern	2,40	2,50*	2,40	2,47	2,41	2,57*
D	Fahrer, die dem Hintermann signalisieren, daß er überholen kann	2,82	2,84	2,80	2,83	2,85	2,86
E	Fahrer, die durch Blinkzeichen den Gegenverkehr auf eine Gefahr aufmerksam machen	2,61	2,81*	2,59	2,81*	2,63	2,80*
F	Fahrer, die den Hintermann auf ein Hindernis oder einen Stau aufmerksam machen (z. B. mehrfaches Abbremsen oder Warnleuchte an)	2,32	2,69*	2,27	2,65*	2,38	2,79*
G	Fahrer, die sich für einen eigenen Fehler entschuldigen	2,86	3,10*	2,87	3,05*	2,85	3,18*
H	Fahrer, die auf der Autobahn frühzeitig für Schnellere Platz machen	2,56	2,62	2,53	2,57	2,60	2,71
J	Fahrer, die anhalten, um einem Fahrer, der eine Panne hat, zu helfen	2,96	2,86*	2,94	2,90	2,99	2,79*
Basis		1212	1327	712	891	500	435

<sup>1)</sup> mittlerer Wert der Skala von sehr oft (1) bis nie (4)

\* U-Test =  $p < 1\%$

**Tab. 48:** Partnerschaftliches Verhalten; Frage: Es gibt aber auch freundlichere Verhaltensweisen. Wie häufig treffen Sie auf folgende Kraftfahrer?

und – schwächer ausgeprägt – bei C: Im Westen macht man sich gegenseitig eher auf Hindernisse, Staus und andere Gefahren aufmerksam, und man entschuldigt sich eher für einen Fehler – auch wenn dies grundsätzlich nicht sehr oft vorkommt. Die Kommunikation zwischen den Fahrern im Osten scheint in dieser Hinsicht generell weniger ausgebildet. Hilfestellung gewährt man im Westen, wenn es darum geht, anderen Fahrern das Einscheren in die eigene Fahrspur zu ermöglichen, im Osten dagegen trifft man häufiger auf Fahrer, die zur Pannenhilfe bereit sind. Die Unterschiede beider letztgenannten Statements geben wohl auch ein Stück Verkehrsrealität in den beiden Teilen Deutschlands wieder.

Die Unterschiede zwischen den Skalenwerten von Männern und Frauen fallen im Vergleich zu den Ost / West-Differenzen kaum ins Gewicht. Auch bei der Beurteilung partnerschaftlichen Verhaltens dominieren die Eindrücke, die man aus dem jeweiligen Verkehrsumfeld bezieht, den Einflußfaktor „Geschlechtszugehörigkeit“.

## 11.7 Einstellung zu Geschwindigkeitsregelungen

Die Geschwindigkeitsregelungen in Ost und West waren bis zur Vereinigung der beiden deutschen Staaten sehr unterschiedlich, insbesondere, was die generellen Geschwindigkeitsbeschränkungen für Pkw auf Landstraßen betrifft (Ost: 80 km / h; West: 100 km / h) und die Regelungen auf Autobahnen (Ost: 100 km / h; West: keine Geschwindigkeitsbeschränkung). Auch die Qualität der Straßennetze in Ost und West ist sehr unterschiedlich – ein Faktum, das sicher noch über längere Zeit bestehen wird und die Einstellungen der Befragten beeinflussen dürfte. Von daher sollten die Fragen zu den als sinnvoll erachteten Geschwindigkeitsregelungen nicht nur nach den Befragten in Ost und West differenzieren, sondern auch nach den Teilnetzen Deutschlands (West / Ost). Erwartungsgemäß spiegeln sich die unterschiedlichen Regelungen und Bedingungen in West und Ost in den Antworten der Befragten systematisch wider: Befragte in West und Ost bringen einerseits grundsätzlich unterschiedliche Einstellungen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Ausdruck, andererseits differenzieren sie deutlich zwischen den jeweiligen Straßennetzen in West und Ost. Von den Autobahnnetzen über die Landstraßennetze bis hin zum Straßenverkehr im innerörtlichen Bereich werden diese Unterschiede jedoch schwächer.

### 11.7.1 Geschwindigkeitsregelungen auf Autobahnen

Vor die Frage gestellt, ob es auf den westdeutschen Autobahnen eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung geben sollte (vgl. Tab. 49), bejahen dies 56% der Befragten aus den westdeutschen Bundesländern. 32% sprechen sich gegen ein generelles Tempolimit aus, 12% wollen oder können sich in dieser Frage nicht entscheiden. In den ostdeutschen Bundesländern sind es 73%, die auf den Autobahnen der westlichen Bundesländer ein generelles Tempolimit einführen würden, nur 14% bevorzugen die freie Geschwindigkeitswahl. Der Anteil derjenigen, die keine Meinung äußern, unterscheidet sich mit 13% kaum vom Westen.

Bezogen auf das ostdeutsche Autobahnnetz sind die Befragten aus den östlichen Bundesländern noch entschiedener: Hier sprechen sich nur 4% für die freie Geschwindigkeitswahl aus, 89% für ein Tempolimit. Bei den Befragten aus den westlichen Ländern fällt zunächst der hohe Anteil Unentschiede-

ner auf; viele Befragte kennen die Verhältnisse auf den Autobahnen der östlichen Länder vermutlich nicht bzw. zu wenig, um ein eigenes Urteil abgeben zu können. Der Anteil derjenigen schließlich, die für ein Tempolimit votieren, ist kaum höher als bei den westdeutschen Autobahnen.

Autobahnnetz	Einstellung	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (II)	
		West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %
		West-Autobahnen	für Limit	56	73	52	72	59	73
	gegen Limit	32	14	43	22	23	8	39	17
	nicht entschieden	12	13	5	6	18	19	4	6
Ost-Autobahnen	für Limit	59	89	60	91	56	86	63	95
	gegen Limit	17	4	21	6	15	3	18	4
	nicht entschieden	24	7	19	3	29	11	19	1
Basis		2000	2500	936	1169	1064	1331	1136	898

**Tab. 49:** Einstellung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen; Frage: Sollte es auf Autobahnen im westlichen/östlichen Teil Deutschlands eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung geben und wenn ja, in welcher Höhe?

Wenn 56% der westdeutschen und 73% der ostdeutschen Befragten für ein Geschwindigkeitslimit auf westdeutschen Autobahnen plädieren – welche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden von diesen Befragten nun konkret vorgeschlagen. Viele westdeutsche Befragte orientieren sich offenbar stark an der geltenden Richtgeschwindigkeit von 130 km/h (vgl. Tab 50). Diese Grenze vereinigt immerhin 41% der Antworten auf sich. Über diesem Wert liegen nur 19%. Die Befragten aus den östlichen Bundesländern verteilen sich gleichmäßig auf die Geschwindigkeitsklassen 100, 120, 130 und über 130 km/h. Im Durchschnitt\* unterscheiden sich die Befürworter aus den westdeutschen und ostdeutschen Ländern mit dem Wert von 127 km/h (West) und 125 km/h (Ost) nur geringfügig (vgl. Tab. 51).

Die Angaben zum als sinnvoll erachteten Geschwindigkeitslimit für Autobahnen in den östlichen Bundesländern liegen erheblich tiefer. Die Hälfte der Westdeutschen, die sich für eine Geschwindigkeitsbeschränkung aussprechen, präferiert die – derzeit noch geltende – Regelung von 100 km/h bzw. weniger, nur 6% würden einen Wert über 130 km/h vorziehen. Im Osten Deutschlands akzeptieren offenbar zwei Drittel aller Befürworter genereller Geschwindigkeitsbeschränkungen die geltende Regelung. Der Anteil derer, die ein Limit über 120 km/h wünschen, liegt nur bei 11%. Der Unterschied der mittleren Geschwindigkeitsangaben fällt mit 113 km/h (Befürworter aus den westlichen Ländern) bzw. 108 km/h (östliche Bundesländer) deutlicher aus als bei den westdeutschen Autobahnen.

\*) Zur schnelleren Orientierung bei der Gegenüberstellung von Untergruppen werden im folgenden lediglich die mittleren Geschwindigkeitsangaben gegenübergestellt und nicht die – von der Sache her sinnvoller – Verteilungen auf einzelne Geschwindigkeitsklassen.

Autobahnnetz	als sinnvoll erachtetes Limit km/h	Gesamt	
		West %	Ost %
West-Autobahnen	unter 100	0	1
	100	14	24
	101 – 110	1	1
	111 – 120	24	24
	121 – 130	41	25
	über 130	19	25
Basis		1120	1825
Ost-Autobahnen	unter 100	9	5
	100	41	61
	101 – 110	2	4
	111 – 120	20	18
	121 – 130	22	9
	über 130	6	4
Basis		1180	2225

**Tab. 50:** Als sinnvoll erachtetes Geschwindigkeitslimit auf Autobahnen (nur: Befürworter); Verteilung auf Geschwindigkeitsklassen

Die Pkw-Fahrer unter den Befragten äußern sich entschiedener zur Frage von Geschwindigkeitsbeschränkungen als Nicht-Motorisierte; ihre Prozentanteile in den Antwortkategorien „weiß nicht / unentschieden“ sind deutlich geringer. Westdeutsche Pkw-Fahrer votieren – bezogen auf westdeutsche Autobahnen – noch häufiger gegen ein Tempolimit als alle Befragten, bezogen auf ostdeutsche Autobahnen tendieren sie dagegen etwas stärker zur Befürwortung von Tempolimits. Die durchschnittlich angegebene Geschwindigkeitsgrenze (Westautobahnen: 129 km/h; Ostautobahnen: 113 km/h) weicht allerdings nicht wesentlich von den Durchschnittsangaben aller Befragten ab (vgl. Tab. 51). Ostdeutsche Pkw-Fahrer befürworten noch häufiger als alle Befragten aus den

Autobahnnetz	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (II)	
	West km/h	Ost km/h	West km/h	Ost km/h	West km/h	Ost km/h	West km/h	Ost km/h
	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø
West-Autobahnen (Basis)	127 (1120)	125* (1825)	128 (487)	130 (842)	126 (734)	121* (972)	129 (649)	131 (700)
Ost-Autobahnen (Basis)	113 (1180)	108* (2225)	115 (552)	110* (1064)	111 (596)	105* (1145)	113 (717)	111* (853)

\*) U-Test = p < 1 %

**Tab. 51:** Als sinnvoll erachtetes Geschwindigkeitslimit auf Autobahnen (nur: Befürworter); Mittleres angegebenes Geschwindigkeitslimit

östlichen Bundesländern Geschwindigkeitslimits (Westautobahnen: 78%, Ostautobahnen: 95%), allerdings setzen sie

die Grenzwerte im Mittel etwas höher an (Westautobahnen: 131 km / h, Ostautobahnen: 111 km / h).

Männer und Frauen weichen in ihren Einstellungen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen erheblich voneinander ab, im Westen wie im Osten. Während die Männer aus den westlichen Bundesländern zu 43% Geschwindigkeitsbeschränkungen auf westdeutschen Autobahnen ablehnen, sind es bei den Frauen nur 23%. Die entsprechenden Werte bei den ostdeutschen Befragten: 22% Ablehnung bei den Männern, 8% bei den Frauen. Sofern sie sich für die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen entscheiden (vgl. Tab. 51), liegen die Grenzen bei den Männern ebenfalls höher als bei den Frauen (West: 128 km / h zu 126 km / h; Ost: 130 km / h zu 121 km / h). Bezogen auf die ostdeutschen Autobahnen fallen die Unterschiede durchweg geringer aus, sowohl was die Zahl derjenigen betrifft, die sich gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen aussprechen, wie auch die für sinnvoll erachteten mittleren Geschwindigkeitsgrenzen (Männer insgesamt 112 km / h, Frauen 107 km / h).

### 11.7.2 Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Landstraßen

Geschwindigkeitsbeschränkende Regelungen für das Landstraßennetz besitzen bei den Deutschen in Ost und West heute große Akzeptanz (vgl. Tab. 52). Nur ein kleiner Anteil der Befragten spricht sich eindeutig gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus: Im Westen sind es 13% (bezogen auf den westlichen Teil Deutschlands) bzw. 9% (bezogen auf den östlichen Teil). Im Osten ist der Anteil noch geringer: 5% (bezogen auf den Westen der Bundesrepublik) bzw. 2% (bezogen

Landstraßen-netz	Einstellung	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (II)	
		West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %
in West	für Limit	76	82	81	87	72	79	83	88
	gegen Limit	13	5	15	6	11	3	14	6
	nicht entschieden	11	13	4	7	17	19	3	6
in Ost	für Limit	67	92	73	96	62	89	74	97
	gegen Limit	9	2	10	2	8	1	8	2
	nicht entschieden	24	6	17	2	30	10	18	1
Basis		2000	2500	936	1169	1064	1331	1138	898

**Tab. 52:** Einstellung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf Landstraßen; Frage: Sollte es auf Landstraßen im westlichen/östlichen Teil Deutschlands eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung geben und wenn ja, in welcher Höhe?

auf den Osten). Die Befragten im Westen geben als Geschwindigkeitslimit im Durchschnitt 97 km / h (für die Straßen der westlichen Bundesländer) bzw. 89 km / h (für die Straßen der östlichen Bundesländer) an (vgl. Tab. 53). Die Befragten im Osten nennen im Mittel 91 km / h (für die Straßen der westlichen Bundesländer) bzw. 83 km / h (für die Straßen der östlichen Bundesländer).

Pkw-Fahrer weichen in ihren Antworten nicht nennenswert von den übrigen Befragten ab. Allerdings ist der Anteil derer, die sich zur Frage der Geschwindigkeit auf Landstraßen nicht äußern (Antwortkategorie: weiß nicht / unentschieden), bei den Pkw-Fahrern deutlich kleiner als bei allen Befragten. Frauen in West und Ost geben im Mittel nur 3 bis 4 km / h niedrigere Geschwindigkeitslimits an als Männer, gleichermaßen für die Landstraßen im Osten wie im Westen.

Landstraßennetz	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (II)	
	West km/h	Ost km/h	West km/h	Ost km/h	West km/h	Ost km/h	West km/h	Ost km/h
	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø
in West (Basis)	97 (1520)	91* (2050)	99 (758)	94* (1117)	96 (798)	89* (1051)	99 (945)	85* (790)
in Ost (Basis)	89 (1340)	83* (2300)	91 (683)	85* (853)	88 (660)	81* (1185)	89 (842)	85* (871)

\*) U-Test = p < 1 %

**Tab. 53:** Als sinnvoll erachtetes Geschwindigkeitslimit auf Landstraßen (nur: Befürworter); Mittleres angegebenes Geschwindigkeitslimit

Insgesamt wird aus den Antworten deutlich, daß von der großen Mehrheit der Deutschen, auch von Pkw-Fahrern, Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Landstraßen nicht in Frage gestellt werden. Zwischen den Landstraßen in den östlichen und westlichen Bundesländern werden deutliche Unterschiede gemacht, auch was die Höhe des jeweiligen Limits betrifft. Zwischen dem Limit, das westliche Befragte im Mittel für westliche Landstraßen angeben (97 km / h) und dem Limit, das östliche Befragte für östliche Landstraßen für sinnvoll erachten (83 km / h), besteht immerhin eine Differenz von 14 km / h. Inwieweit die Angaben der Befragten die derzeit noch bestehenden unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen widerspiegeln oder die unterschiedlichen Straßenverhältnisse reflektieren, läßt sich anhand der Befragungsergebnisse allein nicht ausmachen.

### 11.7.3 Geschwindigkeitsbeschränkungen innerhalb von Ortschaften

Die Einstellung zur Höhe innerörtlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen wurde getrennt erfaßt für

- „Straßen, auf denen sich der Verkehr hauptsächlich abspielt“,
- „Straßen, die vom eigentlichen Verkehr abseits liegen, wie z. B. Straßen in Wohngebieten“.

Ca. 93% der Befragten im Westen und 96% der Befragten im Osten machten zur Höhe der für richtig erachteten Geschwindigkeitsbeschränkung genaue Angaben. Der Rest konnte sich nicht entscheiden. Eventuelle Antihaltungen gegenüber Tempolimits innerorts wurden nicht gesondert erfaßt.

Die Mittelwerte für das innerörtliche Verkehrsstraßennetz entsprechen recht genau den in West und Ost gültigen Regelungen (vgl. Tab. 54). Im Gegensatz zu den Geschwindigkeiten auf Autobahnen und Landstraßen liegen die Durchschnittswerte der Befragten aus den östlichen Bundesländern (51 km / h) etwas über denen der Befragten aus dem Westen (50 km / h). Bei den Pkw-Fahrern liegen die Werte im Osten sogar um 2 km / h über denen im Westen.

Geschwindigkeitsbeschränkung	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (II)	
	West	Ost	West	Ost	West	Ost	West	Ost
km/h Ø	50	51*	51	52*	49	51*	50	52*
keine Angabe (%)	7	3	4	2	11	4	3	1
Basis	2000	2500	936	1169	1064	1331	1138	898

\*) U-Test =  $p < 1\%$

**Tab. 54:** Einstellung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf innerörtlichen Verkehrsstraßen; Frage: Welche Höchstgeschwindigkeit halten Sie allgemein in geschlossenen Ortschaften für richtig, wenn es um Straßen geht, auf denen sich der Verkehr hauptsächlich abspielt?

Ein ähnliches Bild zeigt sich hinsichtlich der Geschwindigkeiten für Straßen „abseits vom eigentlichen Verkehr“, d. h. in der Regel für Wohngebiete (vgl. Tab. 55). Auch hier liegt der durchschnittliche Wert in den östlichen Ländern mit 39 km/h über dem der westlichen Länder (38 km/h). Auch bei den Pkw-Fahrern findet sich tendenziell ein Unterschied (40 vs. 38 km/h).

Für sich betrachtet, sind die vorgefundenen Unterschiede zwar nicht erheblich; stellt man sie aber in Zusammenhang mit den Geschwindigkeitsangaben für Landstraßen und Autobahnen, erhalten die Befunde doch ein besonderes Gewicht: Offensichtlich differenzieren die Befragten aus den westlichen Bundesländern stärker zwischen innerörtlichem und außerörtlichem Verkehr. Indem sie ihre vergleichsweise hohen Wunschgeschwindigkeiten außerorts nicht auf den Innerortsverkehr übertragen, legen sie eine größere Sensibilität für die innerörtliche Verkehrssituation an den Tag. Als längerfristiger Trend wurde dies bereits bei den Begleituntersuchungen zur Einführung von Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen erkennbar (vgl. Behrendt et. al., 1989, Seite 38 f). Hält man sich die verkehrstechnischen Gegebenheiten in vielen Ortschaften der östlichen Bundesländer vor Augen, besteht bei den Verkehrsteilnehmern dieser Länder offenbar gerade im Hinblick auf das Geschwindigkeitsbewußtsein im Innerortsverkehr besonderer Nachholbedarf. Den Geschwindigkeitsangaben zufolge gilt dies für Männer und Frauen gleichermaßen.

Geschwindigkeitsbeschränkung	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (II)	
	West	Ost	West	Ost	West	Ost	West	Ost
km/h Ø	38	39*	39	40*	37	39*	38	40*
keine Angabe (%)	8	4	5	3	11	6	3	1
Basis	2000	2500	936	1169	1064	1331	1138	898

\*) U-Test =  $p < 1\%$

**Tab. 55:** Einstellung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf innerörtlichen Straßen „abseits vom Verkehr“; Frage: Welche Höchstgeschwindigkeit halten Sie allgemein in geschlossenen Ortschaften für richtig, wenn es um Straßen geht, die vom eigentlichen Verkehr abseits liegen, wie z. B. die Straßen in Wohngebieten?

## 11.8 Akzeptanz eines vereinheitlichten Alkohol-Grenzwertes

Ergänzend zu früheren Ausarbeitungen der BAST zum Thema „Trinken und Fahren“ sind im Rahmen einer anderen Repräsentativbefragung (vgl. Abschnitt 2.3) zwei Fragen gestellt worden, mit denen die Akzeptanz geringerer Alkoholgrenzwerte ermittelt werden sollte. Die Fragen wurden 2000 Personen in den alten Bundesländern und 1966 Personen in den neuen Bundesländern gestellt. Sie richteten sich an deutsche Staatsbürger ab 16 Jahren in Privathaushalten. Die Befragungen fanden im Zeitraum März / April 1991 statt.

Die erste Frage sollte die Möglichkeit eröffnen, unter Abwägung der derzeit noch unterschiedlichen Regelungen in Ost und West einen persönlich als sinnvoll erachteten Alkoholgrenzwert zu benennen.

Die Angaben lassen die Bereitschaft der Westdeutschen erkennen, geringere Alkoholgrenzwerte als die derzeit gültigen zu akzeptieren (vgl. Tab 56). Nur ca. ein Drittel der Befragten votiert für den Wert von 0,8 Promille (bzw. darüber). Für einen Wert bis 0,5 Promille sprechen sich immerhin 54% der Befragten aus, fast ein Drittel würde es vorziehen, keinen Alkohol im Straßenverkehr zuzulassen.

Mehr als die Hälfte der Befragten aus den neuen Bundesländern wollen die bisherige 0,0 Promille-Regelung beibehalten. Knapp 80% benennen einen Grenzwert, der nicht über 0,5 Promille liegt. Eine Bereitschaft, die 0,8 Promille-Regelung des Westens zu übernehmen, ist nicht einmal bei jedem 10. Befragten aus den östlichen Bundesländern vorhanden.

Grenzwert	West %	Ost %
0,0 Promille	28,9	53,7
0,1 Promille	0,5	0,6
0,2 Promille	1,5	4,3
0,3 Promille	3,7	3,8
0,4 Promille	2,7	1,6
0,5 Promille	17,0	15,7
0,6 Promille	2,0	0,2
0,7 Promille	0,8	0,3
0,8 Promille	27,6	9,0
mehr als 0,8 Promille	2,5	0,2
kann ich nicht beurteilen	13,0	10,8
Basis	2000	1966

**Tab. 56:** Als sinnvoll erachteter einheitlicher Alkohol-Grenzwert für ganz Deutschland; Frage: In den alten und neuen Bundesländern sind die Alkoholgrenzwerte für Kraftfahrer immer noch unterschiedlich. In den alten Bundesländern gilt 0,8 Promille, in den neuen 0,0 Promille, d. h. absolutes Alkoholverbot im Straßenverkehr. Wo sollte zukünftig die Promillegrenze für ganz Deutschland liegen?

Bezogen auf einen möglichen Grenzwert von 0,5 Promille sollte mit einer zweiten Frage die Akzeptanz dieses Grenzwertes direkt ermittelt werden. Frage- und Antwortvorgaben wurden daher entsprechend eng und eindeutig gefaßt (vgl. Tab 57).

Hypothetisch vor das „Faktum“ einer 0,5 Promille-Regelung gestellt, verringert sich die Gruppe derjenigen Westdeutschen, die sich gegen eine Absenkung des Alkoholgrenzwertes ausspricht, auf ca. 21%.

Zwei Drittel aller Befragten im Westen würden sich mit der 0,5 Promille-Regelung abfinden bzw. Werte darunter für sinnvoller halten. In den östlichen Bundesländern sind es sogar fast 85%, die keinen Wert über 0,5 Promille akzeptieren wollen. Nur ca. 4% votieren für einen Wert über 0,5 Promille. Zu beachten ist, daß fast jeder zweite Befragte aus dem Osten der Bundesrepublik auch bei dieser Frage einen Wert unter 0,5 Promille einfordert, einen Wert also, der der derzeit noch geltenden Regelung entgegenkommt. Offenbar haben sich in der früheren DDR Einstellungen zum Alkohol im Straßenverkehr gebildet, die aus Sicht der Verkehrssicherheit wünschenswert sind und Ziel vieler Erziehungskampagnen auch in der früheren Bundesrepublik waren. Inwieweit diese Einstellungen durch eine Anhebung des Grenzwertes verhaltenswirksam verändert werden und ob dies zu weiteren Verschlechterungen der Verkehrssicherheit in den östlichen Bundesländern führen wird, kann nicht eindeutig beantwortet werden.

Um eine Abschätzung der Akzeptanz einer möglichen 0,5 Promille-Regelung für die gesamte Bundesrepublik zu ermöglichen, wurden die Werte für West und Ost nach Einwohnerzahlen gewichtet. Die Ergebnisse dieser Gewichtung sind in Tabelle 57, Spalte „Gesamt“ wiedergegeben. Danach ist damit zu rechnen, daß

- ca. 71% aller Bürger der Bundesrepublik einen Wert über 0,5 Promille ablehnen
- nur ca. 17% einen höheren Alkoholgrenzwert befürworten
- 11,5% keine eigene Meinung dazu äußern.

Aus den Antwortverteilungen zu vergleichbaren Fragestellungen läßt sich schließen, daß es sich bei den Befragten, die keine eigene Meinung abgeben, um Personen handelt, die nicht zur Gruppe der Kraftfahrer gehören und somit nicht unmittelbar betroffen sind. Weiterführende Auswertungen der Daten werden hierüber genauere Aufschlüsse geben.

Antwortkategorie	West %	Ost %	Gesamt*
ja, ich würde 0,5 Promille akzeptieren	39,3	34,4	38,2
nein, der Grenzwert sollte auf jeden Fall unter 0,5 Promille liegen	28,3	49,8	32,9
nein, der Grenzwert sollte auf jeden Fall über 0,5 Promille liegen	20,7	4,2	17,2
kann ich nicht beurteilen	11,5	11,4	11,5
keine Antwort	0,3	0,0	0,3
Basis	2000	1966	

\*) auf der Basis ausgeglichener Disproportionalität

**Tab. 57:** Akzeptanz eines 0,5 Promille-Grenzwertes; Frage: Angenommen, die Bundesregierung entscheidet sich für die 0,5 Promille Grenze. Würden Sie diese Grenze akzeptieren oder sollte der Grenzwert auf jeden Fall höher oder tiefer liegen?

## 11.9 Einstellung zum Sicherheitsgurt und berichtete Gurtbenutzung

Der Sicherheitsgurt gilt als wirksamste Einzelmaßnahme zur Erhöhung des Insassenschutzes. Um künftigen Handlungsbedarf für Verkehrserziehungs- und Aufklärungsmaßnahmen zu erkennen, wurden den Befragten einzelne Statements vorgelegt, die sich bei früheren Erhebungen als erklärungsrelevant für das Gurtanlegeverhalten in der Bundesrepublik erwiesen hatten (vgl. Tab. 58).

Die Antworten der Befragten in Ost und West auf die vorgelegten Statements unterscheiden sich jedoch weniger als erwartet. Bei zwei Statements, die eher die Überzeugung von der Notwendigkeit des Gurtes widerspiegeln (B, abgeschwächt auch C), sprechen die unterschiedlichen Skalenergebnisse zwischen West und Ost eher für die richtige Einschätzung der Befragten in den östlichen Bundesländern. Erwähnenswerte Unterschiede finden sich ferner bei denjenigen Statements, die mit der Gewöhnung an den Sicherheitsgurt zu tun haben. Befragte aus dem Westen haben eher das Gefühl, daß ihnen „ohne Gurt etwas fehlt“ und äußern in geringem Maß, sich mit Gurten eingengt zu fühlen (A).

Meinungen (Statements)	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (II)	
	West	Ost	West	Ost	West	Ost	West	Ost
	Skalenwert <sup>1)</sup>		Skalenwert <sup>1)</sup>		Skalenwert <sup>1)</sup>		Skalenwert <sup>1)</sup>	
A mit angelegten Gurten fühle ich mich bei weiten Fahrten sehr eingengt	3,31	3,19*	3,37	3,22*	3,25	3,16	3,40	3,24*
B Sicherheitsgurte sind nicht notwendig, wenn man als Fahrer umsichtig und erfahren ist	3,65	3,74*	3,62	3,74*	3,68	3,74*	3,68	3,78*
C die positiven Wirkungen des Sicherheitsgurtes werden im allgemeinen übertrieben	3,48	3,56	3,45	3,52	3,51	3,60*	3,49	3,57*
D der Gurt fesselt, und man kann bei einem Unfall nichts mehr unternehmen	3,29	3,27	3,32	3,28	3,26	3,26	3,36	3,32
E bei einem Unfall ist es günstiger, aus dem Auto herausgeschleudert, als vom Gurt festgehalten zu werden	3,47	3,49	3,44	3,51	3,49	3,47	3,49	3,48
F ohne Gurt habe ich beim Fahren das Gefühl, daß mir etwas fehlt	2,03	2,22*	2,03	2,21*	2,04	2,22*	1,92	2,14*
G vor jeder Fahrt den Gurt anzulegen, ist mit viel Umstand verbunden	3,52	3,55	3,54	3,51	3,50	3,58*	3,58	3,56
Basis	2000	2500	936	1169	1064	1331	1138	898

<sup>1)</sup> mittlerer Wert der Skala von 1 = trifft voll und ganz zu bis 4 = trifft gar nicht zu

\* U-Test =  $p < 1\%$

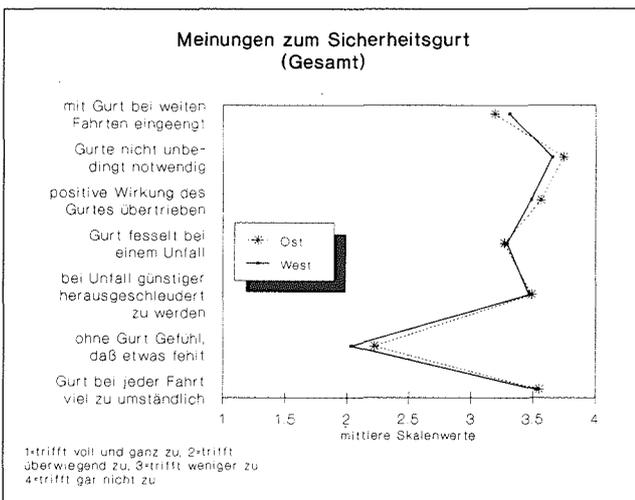
**Tab. 58:** Meinungen zum Sicherheitsgurt; Frage: Auch zum Sicherheitsgurt gibt es verschiedene Meinungen. Geben Sie bitte für jede dieser Aussagen an, wie sehr Sie diese für zutreffend halten.

Diesen Unterschieden in der Gurtgewöhnung entsprechen in etwa auch die Antworten zum Gurtanlegeverhalten (vgl. Tab. 59 und Abb. 26). Der Anteil der westdeutschen Befragten, die von sich berichten, den Gurt „ohne jede Ausnahme“ anzulegen, liegt mit 72% um etwa 8%-Punkte über dem der ostdeutschen Befragten. Bei den Pkw-Fahrern beträgt der Un-

terschied 5%-Punkte (80% vs. 75%). Männer und Frauen unterscheiden sich hinsichtlich der ausnahmslosen Gurtbenutzung weder im Osten noch im Westen. Aufgrund dieser Angaben ist davon auszugehen, daß die Anlegequoten von Sicherheitsgurten in den östlichen Bundesländern nur wenig unter dem hohen Niveau der westlichen Bundesländer liegen. (Dies gilt natürlich nur soweit Gurte vorhanden sind. Auf den Rücksitzen von Pkw bestand in der früheren DDR noch keine Gurt-einbaupflicht, wohl aber auf den Vordersitzen.)

Berichtetes Verhalten	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (II)	
	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %
ich lege den Gurt immer an, ohne jede Ausnahme, d. h. bei jeder Fahrt	72	64	72	63	71	64	80	75
meistens lege ich den Gurt an, manchmal aber auch nicht	16	19	20	25	13	13	18	23
ich lege den Gurt nur selten an	1	2	2	2	1	1	1	1
ich lege den Gurt nie an	—	—	—	—	1	—	—	—
ich fahre ganz selten oder nie mit Autos	10	16	6	9	14	22	—	—
Basis	2000	2500	936	1169	1064	1331	1138	898

**Tab. 59:** Berichtetes Gurtanlegeverhalten; Frage: Wenn Sie nun bitte einmal an Ihr eigenes Gurtanlegeverhalten denken: Was trifft dann am ehesten auf Sie zu?



**Abb. 26**

Die Akzeptanz der gesetzlichen Regelung zur Gurtbenutzung auf den Vordersitzen (einschl. „Geldbuße“ bei Nichtbenutzung) ist in Ost und West hoch, im Osten mit 91% sogar noch höher als im Westen mit 86% (vgl. Tab 60). Dementsprechend ist der Anteil von Befragten, der der Regelung nicht zustimmt, in den westlichen Ländern zahlenmäßig stärker als im Osten (14% vs. 8%). Dieser Unterschied findet sich auch bei der Gegenüberstellung der Pkw-Fahrer in Ost und West.

Die Gurtanlegepflicht auf den hinteren Sitzen im Pkw erreicht mit 83% bzw. 84% Zustimmung in Ost und West nicht ganz die Akzeptanz der gesetzlichen Regelung für die Vordersitze (vgl. Tab. 61). Wohl aufgrund fehlender Voraussetzungen stimmen vor allem die Befragten aus den östlichen Bundesländern der Anlegepflicht auf den hinteren Sitzen erkennbar we-

Antwort	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (II)	
	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %
stimme voll und ganz zu	58	60	56	58	60	62	60	61
stimme zu	28	31	28	32	29	31	26	30
stimme weniger zu	11	7	13	8	9	6	11	8
stimme gar nicht zu	3	1	3	1	3	1	3	2
keine Angabe	—	1	—	1	—	—	—	—
Basis	2000	2500	936	1169	1064	1331	1138	898

**Tab. 60:** Einstellung zur Gurtanlegepflicht auf den Vordersitzen; Frage: Es ist gesetzlich vorgeschrieben, den Gurt beim Fahren anzulegen. Das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes kann zu einer Geldbuße führen. Wie stehen Sie persönlich zu dieser Regelung?

Antwort	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (II)	
	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %
stimme voll und ganz zu	51	47	47	46	54	48	51	46
stimme zu	32	37	34	36	31	37	33	37
stimme weniger zu	13	13	14	15	12	12	12	14
stimme gar nicht zu	4	3	5	3	3	2	3	2
keine Angabe	—	1	—	1	—	1	—	—
Basis	2000	2500	936	1169	1064	1331	1138	898

**Tab. 61:** Einstellung zur Gurtanlegepflicht auf den Rücksitzen; Frage: Im westlichen Teil Deutschlands ist es schon seit Jahren gesetzlich vorgeschrieben, die Gurte auf den Rücksitzen anzulegen, vorausgesetzt, daß in den Autos Gurte eingebaut sind. Wie stehen Sie persönlich zur Gurtanlegepflicht auf den hinteren Sitzen?

Antwort	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (II)	
	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %	West %	Ost %
nein, ich wurde noch nicht kontrolliert	57	53	54	49	60	56	60	53
ja, ich war in einer Kontrolle und hatte den Gurt angelegt	26	26	35	34	18	18	36	39
ja, ich wurde kontrolliert und hatte den Gurt dabei nicht angelegt. Ich mußte kein Verwarnungsgeld bezahlen	2	3	2	3	1	2	2	4
ja, ich wurde kontrolliert, ich hatte den Gurt nicht angelegt und mußte deshalb Verwarnungsgeld bezahlen	1	2	2	4	1	1	2	5
ich fahre ganz selten oder nie mit Autos	14	16	7	10	19	22	—	—
Basis	2000	2500	936	1169	1064	1331	1138	898

**Tab. 62:** Polizeiliche Kontrolle der Gurtbenutzung; Frage: Wurden Sie schon einmal von der Polizei kontrolliert und wurde dabei auch überprüft, ob Sie den Sicherheitsgurt angelegt hatten?

niger zu als der Regelung für die Vordersitze. Dies gilt auch für die Pkw-Fahrer unter den Befragten.

Überraschend hoch ist die Übereinstimmung der Antworten in Ost und West auf die Frage, ob man schon einmal von der Polizei auf die Gurtbenutzung hin überprüft wurde (vgl. Tab. 62). Etwa 30% berichten über derartige Überprüfungen, im Osten geringfügig mehr als im Westen. Der Anteil der Befragten, die bei dieser Gelegenheit keinen Gurt trugen, lag im Westen bei 3%, im Osten bei 5%. Daß sie Verwarnungsgeld bezahlen mußten, berichten im Westen lediglich 1%, im Osten 2% der Befragten. Der Anteil der Pkw-Fahrer liegt mit 2% (West) bzw. 5% (Ost) etwas höher.

### 11.10 Sicherung von Kindern im Pkw

Im Rahmen einer weiteren Repräsentativ-Befragung vom Herbst 1990 (vgl. Abschnitt 2.3) wurde nach den Einstellungen zum Schutz von Kindern im Pkw gefragt. Die Befragungen in West und Ost wurden nach gesonderten Auswahlverfahren durchgeführt und bezogen jeweils ca. 2000 Erwachsene ein.

Die Auswahl der Zielpersonen (Eltern) erfolgte über zwei Filterfragen: Befinden sich Kinder im Alter unter 12 Jahren im Haushalt, und verfügt der Haushalt über (mindestens) einen Pkw.

Befragte	West		Ost	
	n	%	n	%
Anzahl der Befragten	2000	100	2000	100
davon mit Kindern unter 12 Jahren	373	19	613	31
davon mit (mindestens) einem Pkw	347	93	470	77

**Tab. 63:** Anteil der Befragten mit Kindern unter 12 Jahren und Pkw-Besitz

Die nachfolgenden Aussagen basieren auf 347 entsprechenden Befragten in West und 470 in Ost.

Der höhere Kinderanteil im Osten korrespondiert mit anderen Repräsentativbefragungen und läßt sich auch dem Statistischen Jahrbuch 1989 entnehmen. Der Anteil von 77% Pkw-Besitzern unter den Befragten mit Kindern unter 12 Jahren (Ost) erscheint überhöht, kann jedoch an dieser Stelle nicht erklärt werden.

Antwort	Pkw-Fahrer mit Kindern unter 12 Jahren	
	West %	Ost %
ja	83	47
nein	17	53
Basis (Kinder)	534	689

**Tab. 64:** Sicherung von Kindern im Pkw; Frage: Wird Ihr Kind/werden Ihre Kinder im Auto gesichert (mit Sicherheitsgurten, Kindersitzen, Kinderschalen u. ä.)?

Bezogen auf jedes einzelne Kind unter 12 Jahren wurde gefragt, ob es im Auto mit Schutzeinrichtungen gesichert wird oder nicht. Bei den Schutzeinrichtungen waren Sicherheitsgurte ausdrücklich einbezogen. Insgesamt machten die 347 Eltern aus dem Westen Angaben zu 534 Kindern (Quote 1,54), die 470 Eltern aus dem Osten zu 689 Kindern (Quote 1,47).

Den Antworten der befragten Eltern zufolge (Tab. 64) werden Kinder im Westen der Bundesrepublik zu ca. 83%, im Osten nur zu ca. 47% im Auto gesichert. Für den Westen liegen Vergleichsdaten (Beobachtungen) aus dem Verkehrsquerschnitt vor (BAST, 1990). Danach beträgt die tatsächliche Sicherungsquote von Kindern ca. 60%, also mehr als 20%-Punkte weniger als die berichtete. Der berichtete Wert ist demnach mit Abstrichen zu bewerten, eher als Absichtserklärung der Befragten bzw. als grundsätzliche Bereitschaft zur Sicherung ihrer Kinder. (Abweichungen der gleichen Größenordnung wurden im übrigen auch bei früheren Vergleichserhebungen der BAST zur Gurtbenutzung Erwachsener registriert.) Unter der Annahme, daß bei den Befragten im Osten der Bundesrepublik eine ähnliche Kluft zwischen der grundsätzlichen Bereitschaft und der tatsächlichen Sicherungsquote besteht, läßt sich in grober Annäherung abschätzen, daß in den östlichen Bundesländern drei von vier Kindern ohne besondere Sicherung im Auto der Eltern mitgenommen werden.

Diejenigen Eltern, die angegeben hatten, ihre Kinder würden im Auto nicht gesichert, sind gefragt worden, ob sie auf dem Rücksitz ihres Autos Sicherheitsgurte oder einen Kindersitz haben (Tabelle 65).

Antwortkategorien	Pkw-Fahrer mit Kindern unter 12 Jahren	
	West %	Ost %
Sicherheitsgurte	74	13
Kindersitz	0	0
nichts davon	26	87
Basis	43	125

**Tab. 65:** Sicherheitsgurte oder Kindersitz auf dem Rücksitz; Frage: Haben Sie auf dem Rücksitz Ihres Autos Sicherheitsgurte oder einen Kindersitz? (Basis: Eltern, die Ihr(e) Kind(er) nicht sichern)

Antwort	Pkw-Fahrer mit Kindern unter 12 Jahren	
	West %	Ost %
Kind sollte beim Fahren immer hinten sitzen	8	14
bei längeren Fahrten hinten anschnallen	10	14
immer, auch bei kurzen Fahrten anschnallen	81	72
Basis	347	470

**Tab. 66:** Einstellung zum Schutz von Kindern im Pkw; Frage: Wie ist Ihrer Meinung nach ein Kind während der Autofahrt ausreichend geschützt?

Die meisten Befragten aus den östlichen Bundesländern, die ihre Kinder nicht sichern, besitzen offenbar weder Gurte noch Kindersitze. Im Westen trifft dies nur für einen kleinen Teil der Befragten zu. Hier werden Kinder aus anderen Gründen nicht gesichert. Diese Gründe sind nicht weiter exploriert worden.

Unabhängig von der Frage, ob Sicherheitseinrichtungen vorhanden sind und benutzt werden, sollte die Einstellung der befragten Eltern zum Schutz ihrer Kinder im Pkw ermittelt werden. Dazu dienten die beiden abschließenden Fragen. Bei beiden Fragen ergeben sich vergleichbar geringe Unterschiede zwischen West und Ost.

Die Befragten aus den westlichen Bundesländern sprechen sich zwar häufiger für die konsequenteste Form der Kinder-Sicherung aus, in der Grundtendenz stimmen die Eltern in West und Ost in ihrer positiven Einstellung zur Sicherung von Kindern im Pkw jedoch überein. Der „Nachholbedarf“ an Informationsarbeit für Eltern aus den östlichen Bundesländern erscheint – gemessen an dieser Einstellungsfrage – nicht sehr groß.

Das gleiche Bild zeigt sich bei der Meinung der Befragten zur Anschnallpflicht für Kinder, zu einer Verschärfung der geltenden gesetzlichen Regelung also.

Antwort	Pkw-Fahrer mit Kindern unter 12 Jahren	
	West %	Ost %
vollkommen dafür	58	62
trotz Bedenken dafür	20	19
kann mich nicht entscheiden	12	15
dagegen, trotz einiger Vorteile	6	3
absolut dagegen	3	1
Basis	347	470

**Tab. 67:** Einstellung zur Anschnallpflicht für Kinder im Pkw; Frage: Ist in einem Pkw nur der normale Erwachsenengurt vorhanden, braucht dieser nach der derzeitigen Regelung in der Bundesrepublik bei Kindern unter 12 Jahren nicht benutzt zu werden. Zur Zeit wird aber diskutiert, ob die Benutzung eines Kindersitzes, einer Schale oder eines Gurtes für Kinder unter 12 Jahren gesetzlich vorgeschrieben werden sollte. Wie stehen Sie persönlich dazu?

Die Unterschiede zwischen den Befragten in West und Ost sind geringfügig. Nimmt man die ersten beiden Antwortkategorien zusammen, sprechen sich Eltern in West und Ost zu ca. 80% für die Anschnallpflicht von Kindern im Pkw aus. Inwieweit diese positive Einstellung nicht nur auf einer rationalen Ebene geäußert, sondern auch gefühlsmäßig verinnerlicht und verhaltenswirksam ist, kann auf der Grundlage dieser Befragung allein nicht beurteilt werden. Die weitgehend getrennte Motorisierungsgeschichte in West und Ost, insbesondere in den letzten 20 Jahren, läßt jedoch vermuten, daß es im Grad der Verinnerlichung noch Unterschiede gibt. Erhebungen zum tatsächlichen Verhalten im Straßenverkehr der östlichen Bundesländer werden dazu weitere Informationen liefern und evtl. noch bestehenden Aufklärungsbedarf abstecken helfen.

## 11.11 Einstellung zu Sicherheitsmaßnahmen (Maßnahmenprioritäten)

Eine der Fragen zur Einstellungsthematik diente dazu, verschiedene Maßnahmenbereiche von der Bevölkerung in Ost und West auf ihre „Wichtigkeit“ hin beurteilen zu lassen. Im Ergebnis wird deutlich, daß man in Ost und West sehr unterschiedliche Akzente setzt (vgl. Tab. 68). Die Befragten im östlichen Teil Deutschlands setzen ihre Hoffnungen in erster Linie auf Strukturmaßnahmen: Die Verbesserung des Straßenzustandes und des Rettungsdienstes sowie die Überwachung des Fahrzeugzustands stehen an oberster Stelle der Prioritätenliste. Erst danach folgen Maßnahmen, die beim Verkehrsteilnehmer ansetzen – mehr Verkehrsaufklärung, stärkere polizeiliche Überwachung sowie eine verbesserte Fahrausbildung und -prüfung. Die Verbesserung der Verkehrsregeln ist im Osten der Bundesrepublik offenbar von nachrangiger Bedeutung.

Maßnahme	Gesamt		Männer		Frauen		Pkw-Fahrer (!)			
	West Skalenwert <sup>1)</sup>	Ost Rangplatz	West Skalenwert <sup>1)</sup>	Ost Skalenwert <sup>1)</sup>	West Skalenwert <sup>1)</sup>	Ost Skalenwert <sup>1)</sup>	West Skalenwert <sup>1)</sup>	Ost Skalenwert <sup>1)</sup>		
Fahrausbildung und Prüfung verbessern	1,95	1,98	2	6	2,03	2,04	1,89	1,92	2,03	2,08
Verkehrsregeln verbessern	2,27	2,33	5	7	2,36	2,43	2,19	2,23	2,41	2,44
polizeiliche Überwachung verstärken	2,30	1,86*	6	5	2,44	1,98*	2,17	1,76*	2,42	1,94*
mehr Verkehrsaufklärung betreiben	1,68	1,82*	1	4	1,70	1,85*	1,66	1,78*	1,71	1,89*
den Straßenzustand verbessern	2,19	1,07*	4	1	2,22	1,06*	2,16	1,09*	2,21	1,05*
den Zustand der Fahrzeuge häufiger überwachen	2,30	1,70*	6	3	2,43	1,73*	2,17	1,67*	2,40	1,74*
den Rettungsdienst verbessern	1,98	1,55*	3	2	2,09	1,59*	1,88	1,51*	2,04	1,65*
Basis	2000	2500	—	—	936	1169	1064	1331	1138	898

<sup>1)</sup> mittlerer Wert der Skala von 1 = sehr wichtig bis 4 = gar nicht wichtig

\* U-Test =  $p < 1\%$

**Tab. 68:** Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit; Frage: Was sollte der Staat tun, um die Verkehrssicherheit hier im westlichen (bzw. östlichen) Teil Deutschlands zu verbessern? Für wie wichtig halten Sie die folgenden Maßnahmen?

Die Befragten aus den westlichen Bundesländern setzen die Verkehrsaufklärung und Fahrausbildung bzw. -prüfung auf die ersten Plätze, Straßen- und Fahrzeugzustand auf den vierten und fünften Platz. Bezogen auf ihr eigenes Verkehrsumfeld (westliche Bundesländer) sehen sie offenbar vor allem über den Menschen selbst noch Möglichkeiten zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit. Pkw-Fahrer in West und Ost (vgl. Abb. 27) unterscheiden sich in ihren Auffassungen nur wenig von der Gesamtbevölkerung. Auch der Geschlechtsunterschied tritt deutlich hinter der regionalen Zugehörigkeit West / Ost zurück. Im Osten setzt man eindeutig auf „harte“, im Westen eher auf „weiche“ Maßnahmen.

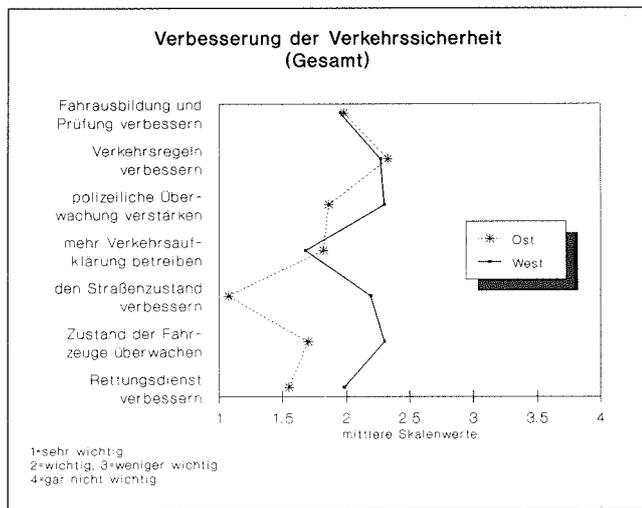


Abb. 27

Diese grundsätzlichen Unterschiede in der Prioritätensetzung in Ost und West werden voraussichtlich auf absehbare Zeit das Erwartungsspektrum gegenüber den Verantwortlichen bei Bund, Ländern und Gemeinden wesentlich mitbestimmen.

## 12 Berichtete Unfallverwicklung

Alle Personen, d.h. auch die Nichtmotorisierten, wurden nach der Zahl der Verkehrsunfälle gefragt, in die sie in den letzten zwei Jahren verwickelt waren. Die Art der Teilnahme am Straßenverkehr wurde dabei miterhoben. Mit dieser Frage wurde der Zeitraum Herbst 1988 bis Herbst 1990 erfaßt, d.h. je ein Jahr vor und nach Öffnung der Grenzen.

Im einfachsten Fall lassen sich mit diesen Angaben Anteile von Personen und Personengruppen ermitteln, die, auf diese Zeitspanne bezogen, mindestens einmal an entsprechenden Unfällen beteiligt waren.

### 12.1 Personen mit Unfällen nach Art der Verkehrsteilnahme

Wie die folgende Tabelle 69 zeigt, haben 13% aller Befragten aus West und 10% aller aus Ost von Verkehrsunfällen berichtet.

Für West und Ost gilt, daß Männer im Vergleich zu Frauen etwa 4 bis 5%-Punkte häufiger über Unfälle berichten. Mit Anteilen von etwa 16% sind die Männer aus West am häufigsten an Verkehrsunfällen beteiligt, gefolgt von Männern in Ost mit 13%. Gegenüber den Frauen aus West, die zu einem Anteil von 11% über Unfälle berichten, sind Frauen aus Ost nur mit 8% an Unfällen beteiligt gewesen.

Wie in West, ist auch in Ost der Unfall von Pkw-Fahrern das mit Abstand häufigste Unfallereignis, von dem 9% aller Verkehrsteilnehmer in West, hingegen aber nur 6% aller Verkehrsteilnehmer in Ost im Laufe von zwei Jahren betroffen waren. Nennenswerte Anteile stellen auch diejenigen Personen dar, die als Kraftradfahrer oder als Mitfahrer eines Pkw bzw. Kraftrads in Unfälle verwickelt sind. In West ist die Gruppe der Radfahrer stärker beteiligt als in Ost.

Art der Verkehrsteilnahme	Gebiet	Personen mit Unfällen		
		Männer %	Frauen %	Gesamt %
„Verwickelte“ Gesamt	West	15,6	11,1	13,2
	Ost	12,8	7,6	10,0
Basis s. Gesamtstichproben in Tab. 1				
davon „verwickelt“ als*				
Fußgänger	West	0,3	1,0	0,7
	Ost	0,5	1,0	0,7
Radfahrer	West	1,5	1,6	1,6
	Ost	0,6	1,0	0,8
Kraftradfahrer	West	2,4	0,8	1,5
	Ost	2,3	0,2	1,2
Pkw-Fahrer	West	12,3	6,8	9,4
	Ost	9,2	2,3	5,5
Lkw-/Bus-Fahrer	West	—	—	—
	Ost	0,7	0,4	0,6
Mitfahrer von Pkw oder Kraftrad	West	1,0	2,2	1,7
	Ost	1,4	3,1	2,3
Bahn-/Bus-Benutzer	West	0,2	—	0,1
	Ost	0,2	0,5	0,4
Sonstiger Verkehrsteilnehmer	West	—	—	—
	Ost	0,2	—	0,1
Basis	West	(146)	(118)	(264)
Basis	Ost	(150)	(101)	(250)

\* Mehrfachnennungen (sofern Personen Unfälle mit unterschiedlicher Art der Verkehrsbeteiligung nennen)

Tab. 69: Personen mit Unfällen nach Art der Verkehrsteilnahme und Geschlecht im Zweijahreszeitraum

### 12.2 Merkmale zu Umständen und Ablauf des letzten Unfalls mit Pkw

Insgesamt haben 514 Befragte über eine Unfallverwicklung in den letzten beiden Jahren berichtet. Von dieser Basis ist nicht mit der nötigen Zuverlässigkeit auf das gesamte Unfallgeschehen zu schließen. Zur aktuellen Entwicklung des Unfallgeschehens lassen sich inzwischen andere Quellen heranziehen (Ernst, G. et al., 1991). Hierbei können Berichte zu Unfällen aus der Sicht betroffener Fahrer von Pkw, eine durchaus wertvolle Ergänzung bilden.

Der zeitlich letzte Unfall mit Pkw stellt die Grundlage derartiger Berichte dar. Die Befunde sind in Tabelle 70 enthalten.

Insgesamt sind 64% aller in den letzten 2 Jahren verunglückten Verkehrsteilnehmer in West, den letzten Unfall betreffend, mit dem Pkw verunglückt. In Ost liegt der entsprechende Anteil bei 51%.

In der Art des Schadens zeigen sich Unterschiede, die angesichts der Unfallentwicklung 1990 in den neuen Bundesländern nicht zu erwarten waren: Pkw-Unfälle in Ost werden mit 91% als nur Sachschaden und mit 8% als Personen- und Sachschaden eingestuft (West: 86% Sachschaden, 13% Personen- und Sachschaden).

Auch die Hauptursachen für Pkw-Unfälle finden in West und in Ost eine leicht unterschiedliche Bewertung: Während 84% der verunglückten Fahrer in West „Falsches Verhalten der Un-

Unfall-Aspekte	Fragestellung	West %	Ost %
Basis s. Tab. 69		(n = 264)	(n = 250)
Art der Verkehrsteilnahme	Wie nahmen Sie beim letzten Unfall am Verkehr teil? - nicht als Pkw-Fahrer	36	49
	- als Pkw-Fahrer	64 (n = 168)	51 (n = 128)
Art des Schadens	davon		
	Weicher Schaden entstand?		
	- nur Sachschaden	86	91
	- nur Personenschaden	1	1
Hauptursache	Was war Hauptursache dafür?		
	- Straßenzustand	13	17
	- Fahrzeugmängel	4	5
	- Falsches Verhalten der Beteiligten	84	75
	- andere Ursachen	6	7
Schuld	Wie war das mit der Schuld bei diesem Unfall?		
	- lag eindeutig bei mir	30	26
	- lag eindeutig bei anderen Unfallbeteiligten	54	46
	- war auf mehrere Parteien verteilt	9	14
	- verschiedene äußere Umstände waren schuld	7	15
Vermeidbarkeit	Hätte sich durch mehr Vorsicht von Ihnen der Unfall vermeiden lassen können?		
	- ja	41	48
	- nein	44	41
	- weiß nicht	15	11
Weitere Beteiligte	Gab es andere Unfallbeteiligte?		
	- nein, ich war beim Unfall allein	18	16
	- nein, aber ich war in Begleitung	2	7
Beteiligte Verkehrsteilnehmer	- ja, es gab andere Unfallbeteiligte	80 (n = 94)	78 (n = 77)
	davon		
	Welche anderen Verkehrsteilnehmer waren am Unfall mitbeteiligt?		
	- Fußgänger	—	2
	- Radfahrer	3	1
	- Kraftstofffahrer	3	8
	- Pkw-Fahrer	92	85
	- Lkw- oder Bus-Fahrer	2	9
	- Mitfahrer eines anderen Pkw oder eines Kraftstoffrades	5	4
	- sonstige Verkehrsteilnehmer	—	1

**Tab. 70:** Daten zu Umstand und Verlauf des letzten Unfalls mit Pkw

fallbeteiligten“ als Hauptursache nennen (in Ost 75%), werden in Ost degegen öfter als in West technische Umstände, wie z. B. Straßenzustand (17% Ost; 13% West) oder Fahrzeugmängel (5% Ost; 4% West) als Ursache benannt.

Die Schuldfrage wird in Ost und West ebenfalls leicht unterschiedlich gesehen. Etwa 30% der Fahrer in West, jedoch nur 26% der in Ost sehen die Schuld an ihrem letzten Unfall mit Pkw eindeutig bei sich selbst. Bei über 53% aller Unfälle in West (dagegen 46% in Ost) wird die Schuld jeweils anderen

Unfallbeteiligten angelastet. Die Schuld am Unfall verteilt auf mehrere Unfallbeteiligte, sehen in Ost 14% der befragten Fahrer gegenüber nur 9% der befragten Fahrer in West. Während in West auch nur 7% aller Fahrer den ungünstigen äußeren Umständen eine entsprechende Schuld zuweisen, sehen die Fahrer in Ost mit 15% äußere Umstände mehr als doppelt so häufig als Auslöser des eigenen Unfalls an.

Die Frage, ob sich der Unfall z. B. durch höhere Vorsicht hätte vermeiden lassen können, bejahen in Ost mit 48% mehr Fahrer als in West (41%), wenn man davon absieht, daß sich West-Fahrer (15%) nicht so leicht wie die Fahrer in Ost (11%) für eine entsprechende Meinung entscheiden.

Nur geringfügige Unterschiede in West zu Ost sind auch bei der Frage nach weiteren Unfallbeteiligten auszumachen. Von ihren Anteilen her erreichen Alleinunfälle (unabhängig von der Frage der Mitfahrer) in Ost mit etwa 22% einen zu West (20%) etwas höheren Wert.

Betrachtet man die Unfälle, in die auch andere Verkehrsteilnehmer involviert sind als gesonderte Gruppe, zeigt sich für West, daß sich diese weitgehend mit Fahrern anderer Pkw (92%) ereignen. Gruppen wie etwa Radfahrer oder Kraftstofffahrer sind in West bei je 3% eher selten involviert. Dagegen finden in Ost Kollisionen mit anderen Pkw (85%) etwas weniger statt. Andere Gruppen sind hier wieder relativ häufiger mitbeteiligt, wie z. B. Kraftstofffahrer (8% in Ost) und Lkw- / oder Busfahrer (9% in Ost; 2% in West).

### 13 Literatur

BEHRENDT, J., ERNST, R., HARTKOPF, G., HOTOP, R., KOCKELKE, W., METZ-DÖRNER, S., UND PFAFFEROTT, I.:  
Erfahrungsbericht über Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen. Schriftenreihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 73, Bergisch Gladbach, 1989

BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN:  
Anlegequoten von Sicherheitsgurten und Benutzung von Kinder-Rückhaltesystemen in Pkw., Bergisch Gladbach, 1990

ERNST, G., BRÜHNING, E., ALEVISOS, E.:  
Verkehrssicherheit in den Neuen und Alten Bundesländern. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 239, 1991

GFM-GETAS:  
Einstellungen, Wissen und Verhalten im Straßenverkehr. Methodenbericht für die Bundesanstalt für Straßenwesen, Hamburg 1991

KRAFTFAHRT-BUNDESAMT:  
Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeughängern am Juli 1989, 4 / 90

### Quellen zur Fragebogenentwicklung

ELLINGHAUS, D., WELBERS, M.:  
Vorschrift und Verhalten. Uniroyal-Verkehrsuntersuchung Nr. 6, Köln, o.J.

ELLINGHAUS, D.:  
Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft. Uniroyal-Verkehrsuntersuchung Nr. 12, Köln, 1986

EMNID-INSTITUT:  
Autofahren in Deutschland 1988. Repräsentativbefragung für die Bundesanstalt für Straßenwesen, Bielefeld 1988

HARTENSTEIN, W., SCHULZ-HEISING, J., BERGMANN-GRIES, J., KRAUSS F., RUDAT, R., SMID, M.:  
Lebenssituation, Einstellung und Verhalten älterer Autofahrer und Autofahrerinnen. Schriftenreihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 80, Bergisch Gladbach, 1990

INRETS et. al.  
Project on Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe. Questionnaire of an International Survey. INRETS, Paris, 1990

PAUEN-HÖPPNER, U.  
Sichere Fahrradnutzung in der Stadt, Forschungsbericht im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen, Berlin, 1989

VERBAND ÖFFENTLICHER VERKEHRSBETRIEBE – (VÖV) – (Hg):  
ÖPNV im Urteil der Bevölkerung, Köln 1988

## Schriftenreihe

**UNFALL- UND SICHERHEITSFORSCHUNG  
STRASSENVERKEHR**

- Heft 1: Die Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle in der Bundesrepublik Deutschland und in Berlin (West).**  
Zusammenfassender Bericht der Forschungsgruppe »Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle in der Bundesrepublik Deutschland 1970/71«, 200 Seiten, 1974 vergriffen
- Heft 2: Psychologische Forschung zum Sicherheitsgurt und Umsetzung ihrer Ergebnisse**  
Teil A: Ziele, Befunde und Konsequenzen psychologischer Untersuchungen zum Sicherheitsgurt  
– Eine zusammenfassende Darstellung –  
von G. Kroj und I. Pfafferott  
Teil B: Psychologische Grundlagen für das Verhältnis von PKW-Fahrern zum Sicherheitsgurt  
– Eine quantifizierte Motivstudie –  
von H. J. Berger, G. Bliersbach und R. G. Dellen  
214 Seiten, 1974 vergriffen
- Heft 3: Biomechanische Belastungsgrenzen**  
Literaturstudie über die Belastbarkeit des Menschen beim Aufprall von E. Faerber, H.-A. Gülich, A. Heger und G. Rüter  
84 Seiten, 1976 vergriffen
- Heft 4: Erlebnis- und Verhaltensformen von Kindern im Straßenverkehr**  
Teil A: Dimensionen der Verkehrswelt von Kindern  
von R. Günther und M. Limbourg  
Teil B: Einfluß der Informiertheit auf das Verhalten von Kindern im Straßenverkehr  
von H. Chr. Heinrich und I. Langosch  
172 Seiten, 1976 vergriffen
- Heft 5: Windschutzscheiben von Personenkraftwagen**  
von W. Sievert, E. Pullwitt, H.-A. Gülich, E.-A. Marburger, H. Löffelholz und B. Friedel  
80 Seiten, 1976 vergriffen
- Heft 6: Kopfstützen für Sitze von Personenkraftwagen**  
von W. Sievert, E. Pullwitt, H.-A. Gülich, E.-A. Marburger, H. Löffelholz und B. Friedel  
64 Seiten, 1976 vergriffen
- Heft 7: Motivorientierte Aspekte der Verkehrspsychologie**  
von C. Graf Hoyos und M. v. Pupka  
124 Seiten, 1976 vergriffen
- Heft 8: Typische Fehlverhaltensweisen von Fahranfängern und Möglichkeiten gezielter Nachschulung**  
Zusammenfassende Darstellung  
von W. Böcher, G. Kroj, I. Pfafferott, H. Sogemeyer, E. Spoerer und W. Winkler  
Teilbericht I: Typische Fehlverhaltensweisen von Fahranfängern  
von E. Spoerer  
Teilbericht II: Lebensalter und Fahrerfahrung als Variablen des Unfallgeschehens und sicherheitsrelevanter Einstellungen (Kurzfassung)  
von I. Haas und K. Reker  
Teilbericht III: Systembedingungen des Fahranfängers  
von W. Winkler  
Teilbericht IV: Inhalts- und Wirksamkeitsanalyse zur Entwicklung möglicher Nachschulungsmodelle  
von V. Bruns, H. G. Götting, R. Grobe, D. Muck, W.-R. Nickel und W. Winkler  
Teilbericht V: Selektion auffälliger Fahranfänger  
von W. Böcher, H.-J. Brüggem und E. Kunkel  
Teilbericht VI: Dokumentation zur Fahrschulausbildung unter besonderer Berücksichtigung möglicher Nachschulungsmodelle  
von H. Sogemeyer  
344 Seiten, 1977 vergriffen
- Heft 9: Grundlagen zum Zweiradverkehr**  
Teil A: Dokumentation über den Zweiradverkehr ausgenommen Krafträder über 50 ccm  
von H. op de Hipt  
Teil B: Stellungnahme zu einer Änderung der nationalen Vorschriften für Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor  
von H. Löffelholz und F. Nicklisch  
143 Seiten, 1977 vergriffen
- Heft 10: Kongreßbericht 1977 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.**  
448 Seiten, 1977 vergriffen
- Heft 11: Straßenverkehrsbeteiligung älterer Menschen**  
von R. Wittenberg  
336 Seiten, 1977 vergriffen
- Heft 12: Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen**  
54 Seiten 1977 (Erste Auflage)  
1978 (Zweite, aktualisierte Auflage)  
1980 (Dritte, aktualisierte Auflage)  
1983 (Vierte, aktualisierte Auflage)  
Kann kostenfrei bei der BAST, Bergisch-Gladbach, angefordert werden.  
vergriffen
- Heft 13: Verkehrswissen und Verkehrsverständnis bei fünf- bis sechsjährigen Kindern**  
von A.-E. Bongard und U. Winterfeld  
120 Seiten, 1977 vergriffen
- Heft 14: Symposion '77**  
Referate, Ergebnisse und Folgerungen des Symposions »Unfallforschung und Verkehrssicherheit« der Bundesanstalt für Straßenwesen am 8. November 1977 in Bonn  
378 Seiten, 1977 DM 10,00
- Heft 15: Verkehrskonflikte im Innerortsbereich – Eine Untersuchung zur Verkehrskonflikttechnik**  
von H. Erke und B. Zimolong  
180 Seiten, 1978 vergriffen
- Heft 16: Kongreßbericht 1978 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.**  
444 Seiten, 1978 vergriffen
- Heft 17: Sicherheitsgurte in Personenkraftwagen – Neuere Erkenntnisse und Folgerungen**  
von B. Friedel, R. Krupp, K.-H. Lenz und H. Löffelholz  
48 Seiten, 1978 DM 10,00
- Heft 18: Wirksamkeitsanalyse zum Sicherheitstraining des Deutschen Verkehrssicherheitsrates**  
von U. Seydel und E. Beetz  
170 Seiten, 1978 DM 10,00
- Heft 19: Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen**  
von W. Schulte  
155 Seiten, 1978 vergriffen
- Heft 20: Verkehrsverhaltenslehre**  
von M. Jensch, E. Spoerer und H. D. Utzelmann  
256 Seiten, 1978 vergriffen
- Heft 21: Kongreßbericht 1979 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.**  
436 Seiten, 1979 vergriffen
- Heft 22: Verkehrssicherheit in der Generalverkehrsplanung**  
von W. Ruske, N. Klein, M. Weigel und A. Kotalis  
112 Seiten, 1979 vergriffen
- Heft 23: Trainingsprogramm für Eltern zur Verkehrserziehung von Kleinkindern**  
von M. Limbourg und D. Gerber  
68 Seiten, 1979 DM 10,00
- Heft 24: Die Rolle von Erziehungspersonen in der vorschulischen Verkehrserziehung**  
von R. Günther  
68 Seiten, 1979 DM 10,00

- Heft 25: Das Verkehrsverhalten radfahrender Kinder und Jugendlicher**  
von H.-J. Küting, R. Boigs und W. Winkler  
66 Seiten, 1979 DM 10,00
- Heft 26: Kongreßbericht 1980 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.**  
144 Seiten, 1980 vergriffen
- Heft 27: Unterrichtsverlauf in Jugendverkehrsschulen**  
von K.-D. Eubel und M. Wirthmann  
130 Seiten, 1980 vergriffen
- Heft 28: Verkehrswissen und -verhalten jugendlicher Mofafahrer**  
von H. Koch  
116 Seiten, 1980 DM 10,00
- Heft 29: Symposium '80 Innerortssicherheit**  
Referate und Podiumsdiskussion des Symposiums »Innerortssicherheit« der Bundesanstalt für Straßenwesen und Verleihung des Verkehrssicherheitspreises 1980 des Bundesministers für Verkehr am 14. Mai 1980 in Düsseldorf  
100 Seiten, 1980 DM 10,00
- Heft 30: Grundlagen zur Wegweisung**  
von H. Erke  
114 Seiten, 1981 DM 10,00
- Heft 31: Kongreßbericht 1981 der deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.**  
116 Seiten, 1981 vergriffen
- Heft 32: Verkehrserziehung für behinderte Kinder in Jugendverkehrsschulen**  
von M. Geiler  
72 Seiten, 1981 DM 10,00
- Heft 33: Analyse der Verkehrsteilnahme**  
von W. Schwerdtfeger und B. Küffner  
105 Seiten, 1981 DM 10,00
- Heft 34: Joint Biomechanical Research Project KOB**  
140 Seiten, 1982 DM 10,00
- Heft 35: Verkehrskonflikttechnik – Grundlagen und Anwendungsbeispiele**  
von B. Zimolong  
72 Seiten, 1982 DM 10,00
- Heft 36: Kongreßbericht 1982 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.**  
176 Seiten, 1982 vergriffen
- Heft 37: Erhebungen am Unfallort**  
von D. Otte, A. Kühnel, E. G. Suren, H. Weber, L. Gotzen, G. Schokenhoff und V. van Han  
100 Seiten, 1982 DM 10,00
- Heft 38: Motorradclubs**  
Teil I: Gruppensoziologische Untersuchung zum Freizeitverhalten und zur Unfallverwicklung motorisierter Zweiradfahrer von K. Ohle, P. Schmidl und T. Schwinghammer  
Teil II: Die Entwicklung des Motorradfahrens in der Bundesrepublik Deutschland einschließlich der Entwicklung des Unfallgeschehens von P. Schmidl  
150 Seiten, 1982 DM 10,00
- Heft 39: Symposium Alkohol und Fahren**  
Referate des Symposiums »Alkohol und Fahren« des Bundes gegen Alkohol im Straßenverkehr e.V. und der Bundesanstalt für Straßenwesen  
100 Seiten, 1982 vergriffen
- Heft 40: Arzneimittel und Verkehrssicherheit**  
von M. Staak und G. Berghaus  
144 Seiten, 1983 vergriffen
- Heft 41: Symposium '82 – Wirksamkeit von Verkehrssicherheitsmaßnahmen**  
Referate des Symposiums der Bundesanstalt für Straßenwesen und Verleihung des Verkehrssicherheitspreises 1982 des Bundesministers für Verkehr am 28. September 1982 in Bonn  
86 Seiten, 1983 vergriffen
- Heft 42: Kongreßbericht 1983 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.**  
106 Seiten, 1983 vergriffen
- Heft 43: Fahrlehrerausbildung**  
Teil I: Entwicklung und Erprobung eines Konzepts zur Verbesserung der Fahrlehrerausbildung von H. Lamszus  
Teil II: Die Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern in der Bundesrepublik Deutschland von A.-E. Bongard und I. C. Bongard  
170 Seiten, 1983 DM 10,00
- Heft 44: Verkehrssicherheitsarbeit im kommunalen Bereich**  
von C. Schellenberg, G. Beyerle, H.-P. Wohlmann und I. Külahoglu  
64 Seiten, 1983 DM 10,00
- Heft 45: Arbeitsplatz des Berufskraftfahrers**  
Referate der Fachtagung in Berlin  
86 Seiten, 1983 vergriffen
- Heft 46: Motorradfahrerausbildung in Fahrschulen**  
von H. Koch, St. Flügel und B. Wolfer  
104 Seiten, 1984 DM 15,00
- Heft 47: Kongreßbericht 1984 der deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.**  
184 Seiten, 1984 vergriffen
- Heft 48: Auswirkungen von Ortsumgehungen**  
von G. Weißbrodt  
48 Seiten, 1984 DM 15,00
- Heft 49: Innerörtliche Verkehrssicherheitsmaßnahmen**  
168 Seiten, 65 farbige Abb., 1985 vergriffen
- Heft 50: Dritter Internationaler Workshop-Driver Improvement**  
194 Seiten, 1985 DM 15,00
- Heft 51: Kongreßbericht 1985 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.**  
92 Seiten, 1985 DM 15,00
- Heft 52: Handbuch der Verkehrskonflikttechnik**  
von H. Erke und G. Gstalter  
104 Seiten, 1985 DM 28,00
- Heft 53: Evaluation der Kurse für mehrfach auffällige Kraftfahrer**  
von H.-D. Utzelmann, R. Haas  
82 Seiten, 1985 DM 23,50
- Heft 54: Berücksichtigung behinderter Menschen bei Verkehrssicherheitsmaßnahmen**  
von H. Aengenendt, H. Borschdorf und I. Grau  
48 Seiten, 1985 DM 17,50
- Heft 55: Symposium '85 – Eigenverantwortung, Mitverantwortung, Sicherheitsbewußtsein**  
72 Seiten, 1985 DM 22,50
- Heft 56: Kongreßbericht 1986 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.**  
224 Seiten, 1986 DM 39,50
- Heft 57: Möglichkeiten und Grenzen visueller Wahrnehmung im Straßenverkehr**  
von Amos S. Cohen  
80 Seiten, 1986 DM 25,50
- Heft 58: Risikobereitschaft junger Fahrer**  
von B. Schlag, D. Ellinghaus, J. Steinbrecher  
92 Seiten, 1986 vergriffen

- Heft 59: Belastung und Beanspruchung von Kraftfahrern**  
von C. Graf Hoyos, M. Kastner  
104 Seiten, 1987 DM 29,00
- Heft 60: Symposium Psychopharmaka und Verkehrssicherheit**  
60 Seiten, 1987 DM 20,00
- Heft 61: Verbesserung der Lkw-Fahrer-Ausbildung**  
von W. Kolb, H. J. Liebel  
124 Seiten, 1987 DM 32,00
- Heft 62: Verkehrssicherheitsarbeit in den Kommunen**  
von R. Baier, P. G. Jansen, K. H. Schäfer, D. Wagner  
60 Seiten, 1991, 2. Auflage  
Kann kostenfrei bei der BAST, Bergisch Gladbach, angefordert werden.
- Heft 63: Symposium Unfallforschung '87**  
Referate des Symposiums »Unfallforschung '87« der Bundesanstalt für Straßenwesen und Verleihung des Verkehrssicherheitspreises 1987 des Bundesministers für Verkehr am 8. Oktober 1987 in Köln  
112 Seiten, 1988 DM 30,50
- Heft 64: Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer**  
von W. Winkler, W. Jacobshagen und W.-R. Nickel  
112 Seiten, 1988 DM 30,50
- Heft 65: Kongreßbericht 1987 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.**  
108 Seiten, 1988 DM 30,50
- Heft 66: Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkungen**  
Referate der Informationsveranstaltung der Bundesanstalt für Straßenwesen am 25. Februar 1988 in Bonn  
60 Seiten, 1988 DM 22,00
- Heft 67: Wirksamkeit von Mofakursen**  
von U. Steffens, R. Gawatz und G. Willmes  
168 Seiten, 1988 DM 40,00
- Heft 68: Alkohol – Verkehrserziehung und -aufklärung – Innerortssicherheit**  
Referate und Zusammenfassungen der Diskussionen des »Workshop 1988« vom 8. bis 10. Juni 1988 in Hamburg.  
100 Seiten, 1988 DM 29,50
- Heft 69: Verkehrssicherheit in der Stadterneuerung**  
von U. Henning-Hager  
40 Seiten, 1989  
Kann kostenfrei bei der BAST, Bergisch-Gladbach, angefordert werden.
- Heft 70: Fahranfänger im Straßenverkehr**  
von G. Weißbrodt  
48 Seiten, 1989 DM 22,00
- Heft 71: Aufbereitung und Auswertung von Fahrzeug- und Unfalldaten**  
von O. Bock, E. Brühning, J. Dilling, G. Ernst, A. Miese, M. Schmid  
108 Seiten, 1989 DM 31,00
- Heft 72: Verkehrsmobilität und Unfallrisiko**  
von H. Hautzinger, B. Tassaux  
68 Seiten, 1989 DM 24,50
- Heft 73: Erfahrungsbericht über Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen**  
von J. Behrendt, R. Ernst, G. Hartkopf, R. Hotop, W. Kochelke, S. Metz-Dörner, I. Pfafferott  
64 Seiten, 1989 DM 22,50
- Heft 74: Dokumentation zur Sicherung des Fahrradverkehrs**  
von D. Alrutz, H. W. Fechtel, J. Krause  
632 Seiten, 2. Aufl. 1991 DM 70,50
- Heft 75: Sicherheit im Ferienreiseverkehr**  
von E. Brühning, C. Chaloupka, K. Höfner, H. Lukaschek, C. Michalik, I. Pfafferott, R. Risser, W.-D. Zuzan  
56 Seiten, 1989 DM 22,00
- Heft 76: Kongreßbericht Jahrestagung 1989 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.**  
168 Seiten, 1989 DM 39,50
- Heft 77: Unfallkosten bei der Bewertung von Straßenbauprojekten**  
von R. Dohmen, W. Emde  
100 Seiten, 1989 DM 29,50
- Heft 78: Niedrige Alkoholkonzentrationen und Fahrverhalten**  
von H.-P. Krüger  
32 Seiten, 1990 DM 19,50
- Heft 79: Lebenssituation, Einstellung und Verhalten älterer Autofahrer und Autofahrerinnen**  
von W. Hartenstein, J. Schulz-Heising, J. Bergmann-Gries, F. Krauß, R. Rudat, M. Smid  
112 Seiten, 1990 DM 31,50
- Heft 80: Leistungsfähigkeit u. Fahrverhalten älterer Kraftfahrer**  
von D. Ellinghaus, B. Schlag, J. Steinbrecher  
124 Seiten, 1990 DM 32,50
- Heft 81: Symposium '90 – Ausgewählte Themen der Verkehrssicherheitsforschung in Europa**  
48 Seiten, 1990 DM 22,00
- Heft 82: Kongreßbericht 1991 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.**  
228 Seiten, 1991 DM 46,50
- Heft 83: Sicher fahren in Europa**  
136 Seiten, 1991 DM 38,—
- Heft 84: Gefühlswelt junger Fahrer: Möglichkeiten der Beeinflussung**  
von Dr. W. Wagner, G. Vierboom  
68 Seiten, 1991 DM 24,50
- Heft 85: Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen im vereinten Deutschland**  
von I. Haas, I. Pfafferott, M. Schulze  
56 Seiten, 1 Falblatt, 1991 DM 24,50

Zu beziehen durch:  
Wirtschaftsverlag NW  
Verlag für neue Wissenschaft GmbH  
Postfach 10 11 10, Am Alten Hafen 113-115  
D-2850 Bremerhaven 1  
Telefon (0471) 46093-95, Telefax (0471) 42765

