

Nationale Befragung zur Unsicherheit im Straßenverkehr 2017

Einführung

Seit 2012 befragt das Institut Vias jedes Jahr eine repräsentative Auswahl der belgischen Bevölkerung zu ihrem Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr. Und ebenfalls jedes Jahr gehen wir mit einem neuen Ansatz heran und stellen neue Fragen. In diesem Jahr sollten die Befragten daher Fragen zum Mobilitätsverhalten in Belgien beantworten. Dieser erweiterte Fragebogen steht ganz im Einklang mit der Mission des Instituts Vias, die nicht nur auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, sondern auch auf die der Mobilität abzielt.

Karin Genoe, Leiterin des Institut Vias

Neu hinzugekommen ist in diesem Jahr eine Analyse, wie die Ergebnisse geografisch verteilt sind. Durch die Erweiterung der Auswahl auf 6.200 Personen (fast dreimal so hoch wie im Vorjahr) sind wir in der Lage, zuverlässige Ergebnisse für die einzelnen Provinzen bereitzustellen.

Diese Befragung zur Unsicherheit im Straßenverkehr ermöglicht es uns, diejenigen Aspekte des Verkehrs unter die Lupe zu nehmen, die bei unseren Landsleuten als problematisch gelten.



Entwicklung des Unsicherheitsgefühls im Verkehr



Die unten stehende Abbildung zeigt die Entwicklung des Unsicherheitsgefühls bei verschiedenen Transportarten. Es handelt sich um den durchschnittlichen Wert auf einer Skala von 0 (überhaupt keine Gefahr) bis 9 (extrem hohe Gefahr) hinsichtlich des Gefühls der Sicherheit bzw. Unsicherheit, das bei der Teilnahme am Straßenverkehr in Abhängigkeit von dem genutzten Verkehrsmittel (Fahrrad, PKW usw.) besteht.

Obgleich die Ergebnisse von Jahr zu Jahr variieren, fällt auf, dass zwischen 2012 und 2017 im Hinblick auf das Gefühl der generellen Unsicherheit bei den verschiedenen Arten von Nutzern nur eine geringe Entwicklung zu verzeichnen ist. Eine Ausnahme bilden die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel. Diese fühlen sich 2017 zwar noch sicher, das Gefühl der Unsicherheit 2017 ist jedoch auf einen Wert von 3,58 gestiegen (im Vergleich zu 2,59 im Jahr 2012). Darüber hinaus lässt sich über die Jahre hinweg die gleiche Wertung beobachten. Motorrad-, Mofa- und Fahrradfahrer fühlen sich ziemlich unsicher. Fußgänger, Pkw- und Lieferwagenfahrer vertreten eher eine neutrale Meinung, während sich die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel sicher fühlen.

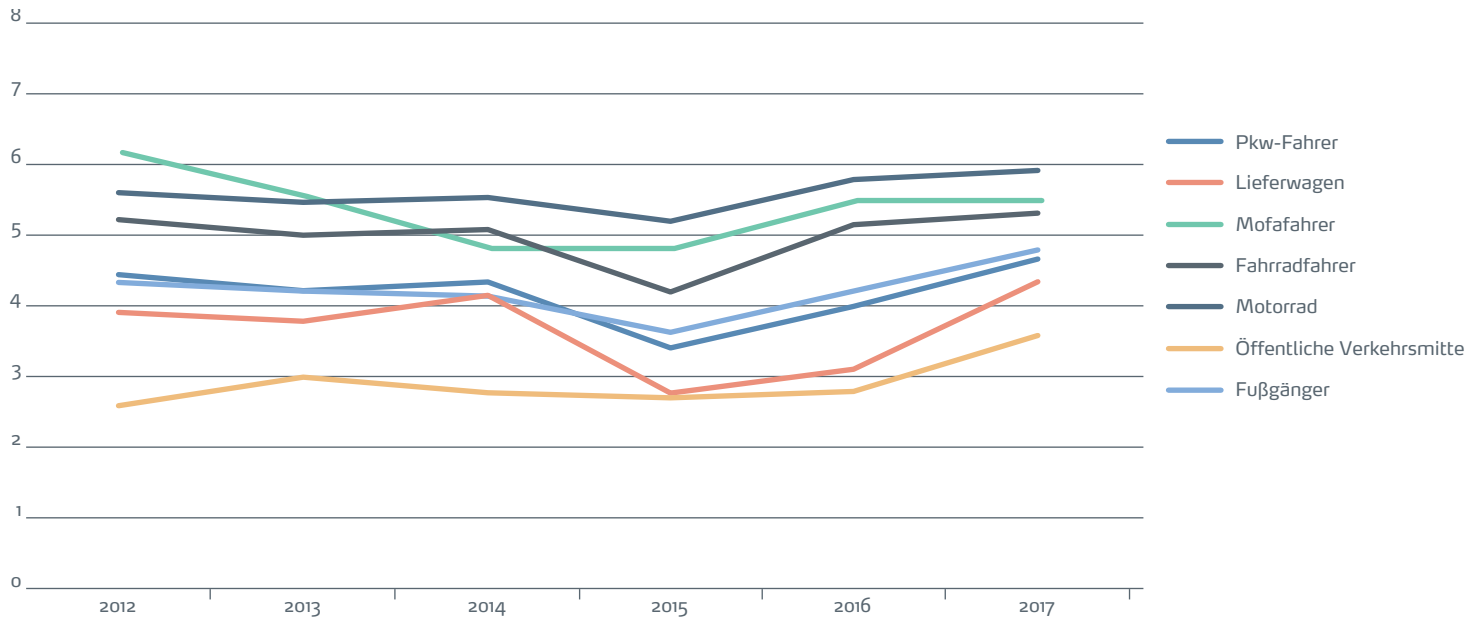


Abbildung 1. Durchschnittliches Gefühl der Unsicherheit (0 = überhaupt keine Gefahr, 9 = extrem hohe Gefahr) nach Verkehrsmittel

Gefühl der Unsicherheit nach Provinz

In der nachstehenden Grafik ist das Gefühl der Unsicherheit bei Fußgängern, Fahrrad-, Motorrad- und Pkw-Fahrern in den 10 belgischen Provinzen und der Region Brüssel-Hauptstadt dargestellt.

Motorradfahrer fühlen sich auf den Straßen der wallonischen Provinzen erheblich unsicherer als in den flämischen Provinzen. Motorradfahrer aus der Provinz Limburg stellen eine Ausnahme dar, denn sie liegen zwischen den beiden.

Es besteht kein offensichtlicher Zusammenhang zwischen der Unsicherheit von Fußgängern und Pkw-Fahrern und der Provinz, aus der sie stammen. Dies trifft nicht auf Fahrradfahrer zu, denn generell fühlen diese sich eher in Flandern als in Wallonien sicher. In Brüssel fühlen sich Fahrradfahrer am meisten gefährdet.

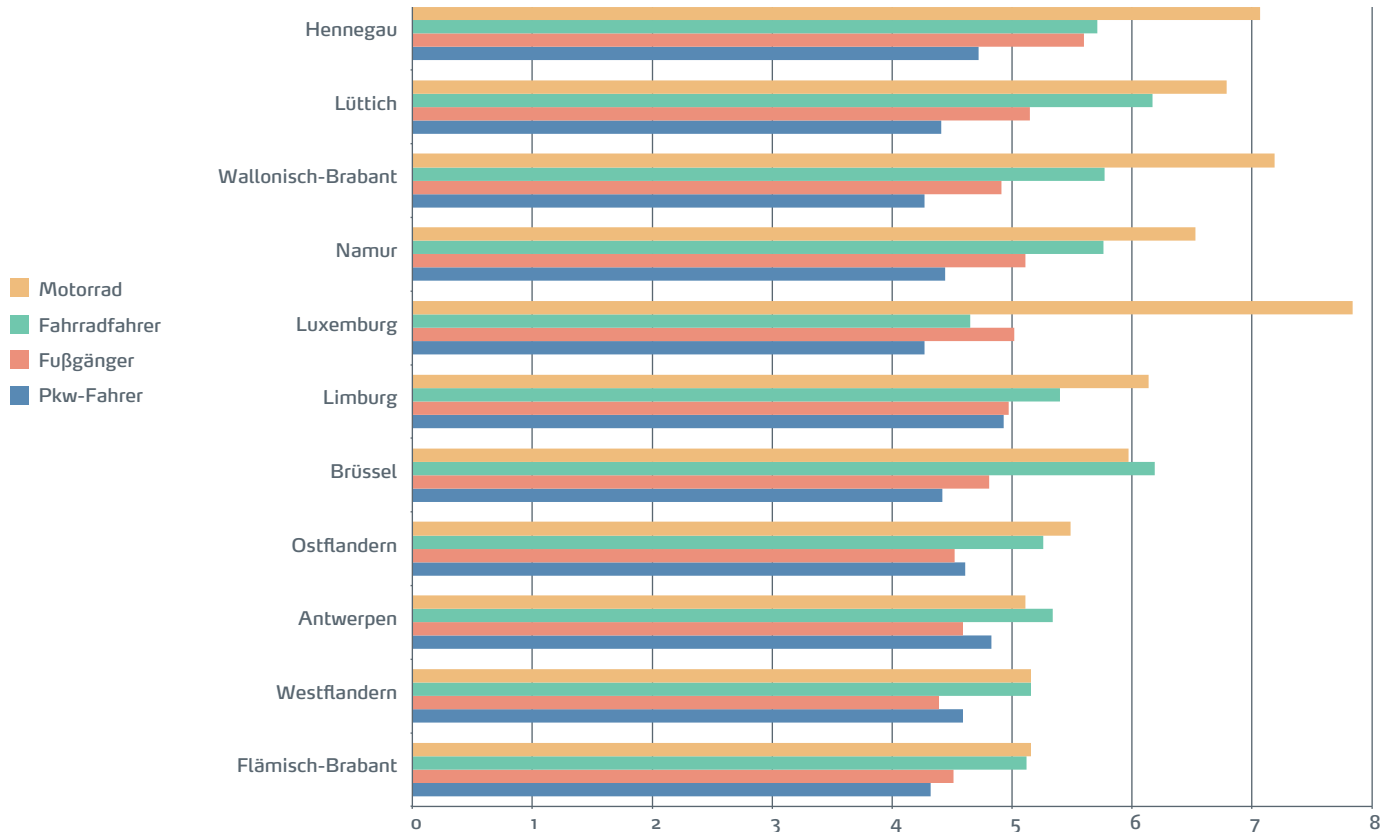


Abbildung 2. Durchschnittliches Gefühl der Unsicherheit (0 = überhaupt keine Gefahr, 9 = extrem hohe Gefahr) gemäß gewähltem Verkehrsmittel nach Provinz

Das Mobilitätsverhalten der Belgier

Um einen Einblick über die von den Belgiern genutzten unterschiedlichen Verkehrsmittel zu gewinnen, untersuchen wir zunächst den Anteil der Befragten, die angaben, im letzten Jahr ein bestimmtes Verkehrsmittel mindestens einmal genutzt haben.

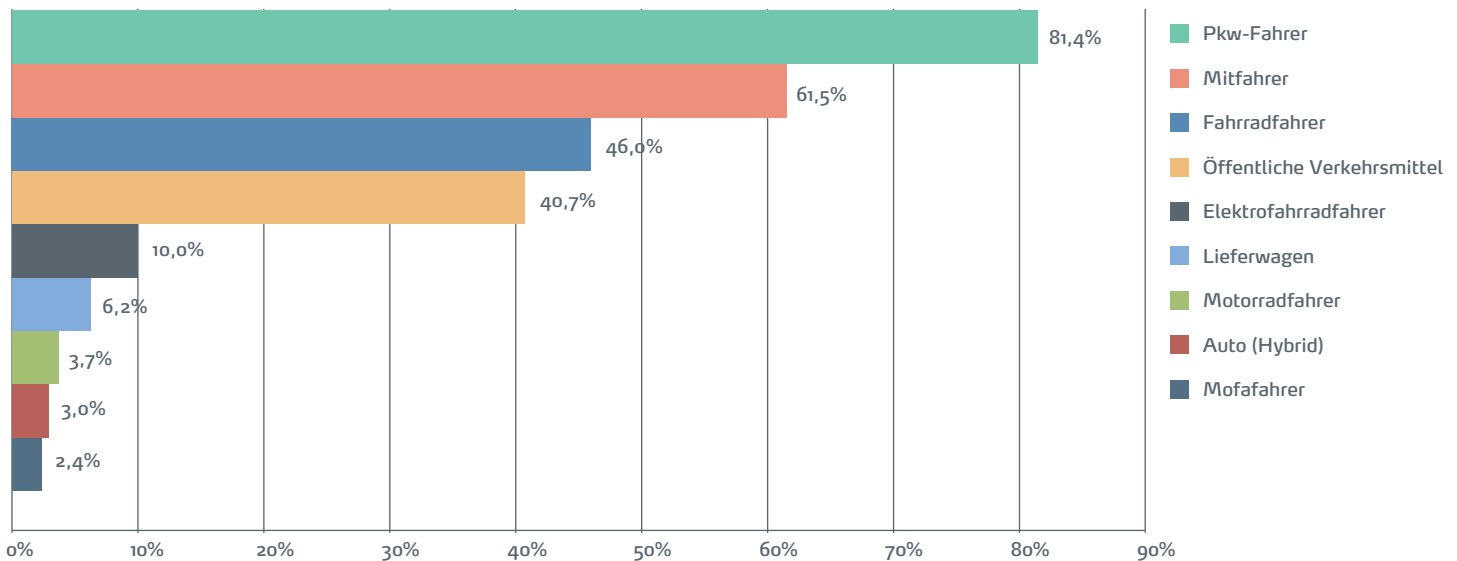


Abbildung 3. Anteil der Befragten, die das Verkehrsmittel im letzten Jahr mindestens einmal genutzt haben



Diese Abbildung bestätigt die Überlegenheit des Pkws gegenüber allen anderen Transportmitteln. Durchschnittlich 81 % der Belgier sind im letzten Jahr Pkw gefahren. Das Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel wurden ebenfalls häufig genutzt. Konkret machten 40 % der Befragten von ihnen Gebrauch.

Nur eine kleine Minderheit nutzte sonstige Transportmittel wie Lieferwagen, Mofas oder Motorräder zur Fortbewegung. 10 % aller Belgier nutzten im letzten Jahr ein Elektrofahrrad. Das ist etwas mehr als im vergangenen Jahr (9 %), jedoch doppelt so viel wie 2014 (5 %).

Hinter diesen allgemeinen Durchschnittswerten verbergen sich Größenunterschiede zwischen den einzelnen Gebieten. Sie sind in nachstehender Abbildung aufgeführt.

In Hinblick der Nutzung des Fahrrads besteht ein deutlicher Unterschied in den drei Regionen. Im letzten Jahr nutzte mehr als die Hälfte der Bürger in fast jeder flämischen Provinz das Fahrrad. Die Provinz Antwerpen liegt mit 68 % an der Spitze. In der flämischen Provinz Flämisch-Brabant wird das Fahrrad am wenigsten eingesetzt (45 %).

In den wallonischen Provinzen hingegen liegt die Nutzung des Fahrrads bei ca. 25 %. Eine Ausnahme bildet die Provinz Luxemburg, wo lediglich 17 % der Bewohner aufs Rad steigen.

Auch bezüglich des Elektrofahrrads ist festzustellen, dass es in Flandern deutlich häufiger genutzt wird als anderswo. In Limburg erreicht der Anteil 16 %. Die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel machen in Brüssel (63 %), jedoch auch in den meisten flämischen Provinzen bei weitem den größten Anteil aus. Dort nutzen 40 bis 45 % der Befragten den Zug, die Straßenbahn oder den Bus. In Limburg ist der Anteil hingegen wesentlich geringer (32 %). In Wallonien bewegten sich im letzten Jahr fast 70 % der Gesamtbevölkerung gar nicht in öffentlichen Verkehrsmitteln fort.

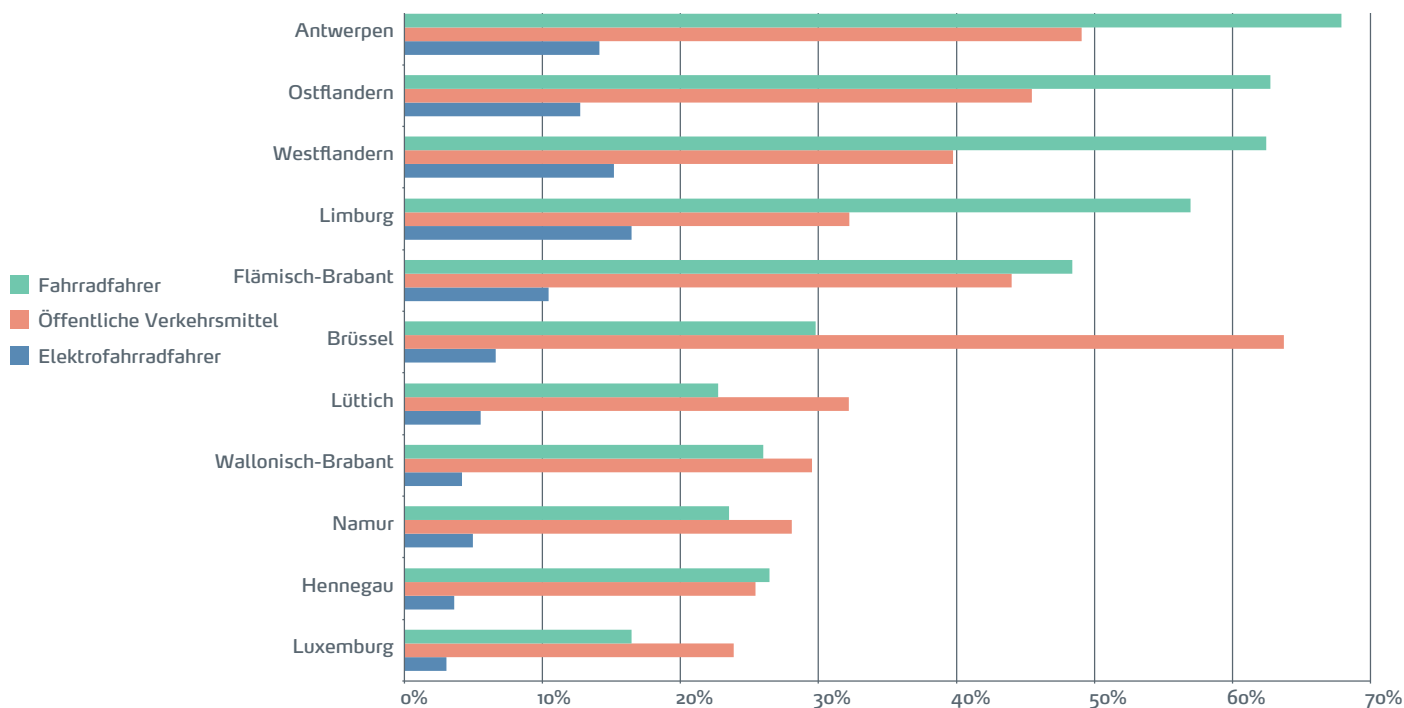


Abbildung 4. Anteil der Befragten, die im letzten Jahr das Fahrrad, das Elektrofahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel mindestens einmal genutzt haben

Die Mobilität der Belgier

Während der in diesem Jahr durchgeführten Befragung untersuchten wir die Anzahl der Kilometer, die von den Befragten innerhalb der letzten Woche mit den einzelnen Transportmitteln zurückgelegt wurden. Die unten stehende Abbildung zeigt die Anzahl der mit unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln durchschnittlich zurückgelegten Kilometer. Rund 20 % der Bevölkerung fahren nie mit dem Pkw. Diejenigen, die keinen Kilometer mit dem Pkw zurückgelegt haben, sind in der Berechnung des Gesamtdurchschnitts enthalten. Durch die Berechnung des Durchschnitts der genutzten Fortbewegungsmittel konnten wir einen Gesamtüberblick über den Anteil der Fortbewegungen gewinnen, die von den belgischen Bürger mit dem jeweiligen Transportmittel zurückgelegt wurden. Von allen Belgiern zusammen wurden pro Kopf wöchentlich 149 km mit dem Pkw, 35 km als Mitfahrer, 22 km mit dem Zug, 10 km mit dem Fahrrad, 8 km mit dem Lieferwagen, 8 km zu Fuß, 5 km per Bus, 4 km mit dem Elektrofahrrad und 4 km mit dem Motorrad (leicht oder schwer) zurückgelegt. Zuzüglich der mit sonstigen Transportmitteln (LKW, Straßenbahn, Metro usw.) zurückgelegten 5 km legt jeder Belgier pro Woche durchschnittlich 250 km zurück.

Auch hier sind in den einzelnen Provinzen Unterschiede festzustellen. In der Region Brüssel werden die wenigsten Kilometer zurückgelegt (150). Luxemburg und Namur sind die Provinzen mit den meisten Kilometern. Der Anteil des jeweiligen Transportmittels innerhalb der Gesamtzahl der zurückgelegten Kilometer unterscheidet sich in den einzelnen Provinzen. In den flämischen Provinzen ist eine größere Anzahl an Kilometern festzustellen, die mit dem Fahrrad oder Elektrofahrrad zurückgelegt werden.

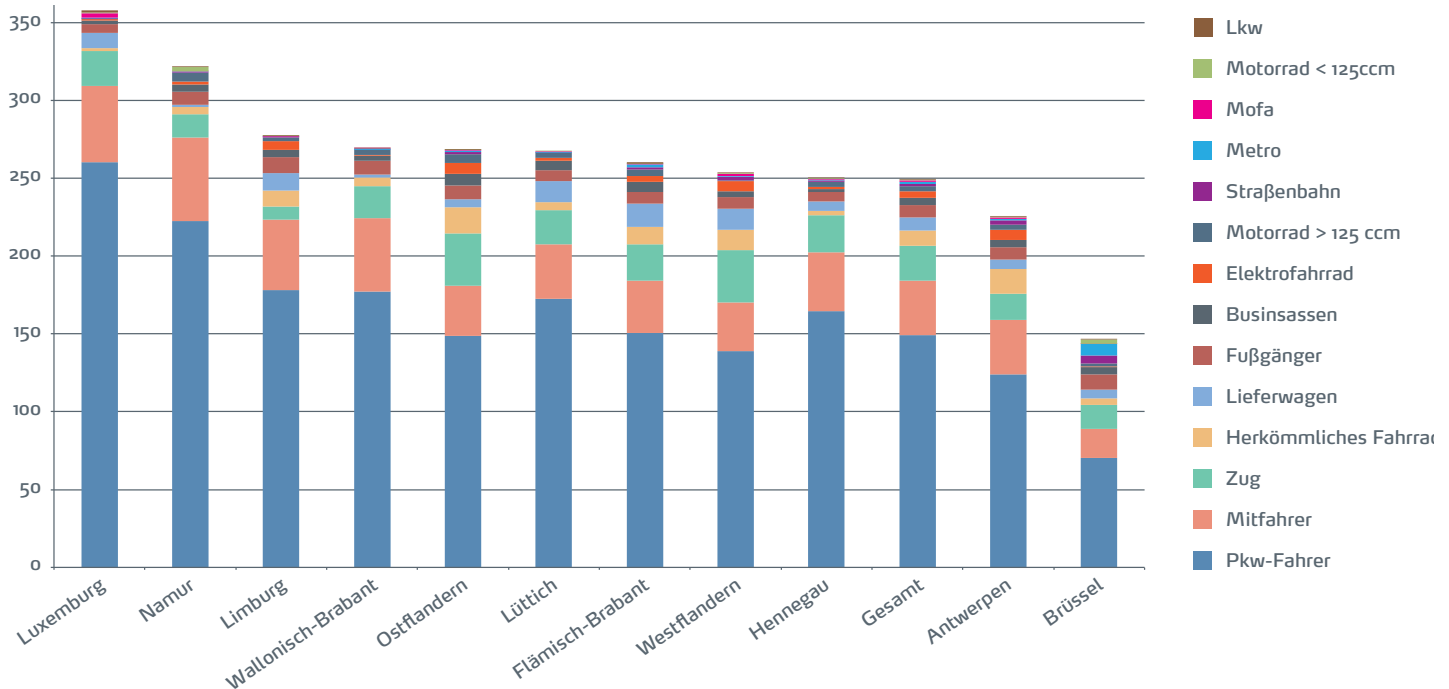


Abbildung 5. Anzahl der pro Woche durchschnittlich zurückgelegten Kilometer nach Transportmittel pro Provinz (diejenigen der Befragten, von denen das Transportmittel nicht genutzt wurde, sind in der Berechnung enthalten)

Selbsteinschätzung der Verhaltensweisen

Zur Analyse, welche Faktoren die Unterschiede bezüglich des Gefühls der Unsicherheit auf der Straße erklären, haben wir dem Beispiel des letzten Jahres folgend geprüft, welche riskanten Verhaltensweisen sich häufig zeigen. Um präzisere Daten über das Ausmaß der Thematik zu erhalten, haben wir die Befragten in diesem Jahr darum gebeten anzugeben, wann (in Tagen) sie bei der Fahrt zum letzten Mal ein bestimmtes Verkehrsrisiko eingegangen sind (überhöhte Geschwindigkeit, nicht angeschnallt usw.).

Die ersten drei Plätze entsprachen denen vom letzten Jahr, nämlich zu schnelles Fahren in besiedelten Gebieten und außerhalb, Müdigkeit sowie das Telefonieren am Steuer. 30 % der Belgier gaben zu, vor nicht einmal

einem Monat zu schnell gefahren zu sein. Hinsichtlich der Müdigkeit und der Nutzung von GSM am Steuer ist ein Anteil von ca. 25 % festzustellen.

Am Beispiel des Mobilitätsverhaltens in Belgien, das in den einzelnen Regionen erheblich voneinander abweicht, zeigen die Ergebnisse, dass riskante Verhaltensweisen ebenfalls stark von der geografischen Lage abhängen. In der unten stehenden Abbildung sind die wichtigsten Faktoren der Unsicherheit im Straßenverkehr dargestellt: Zu hohe Geschwindigkeit und Fahren unter Alkoholeinfluss.

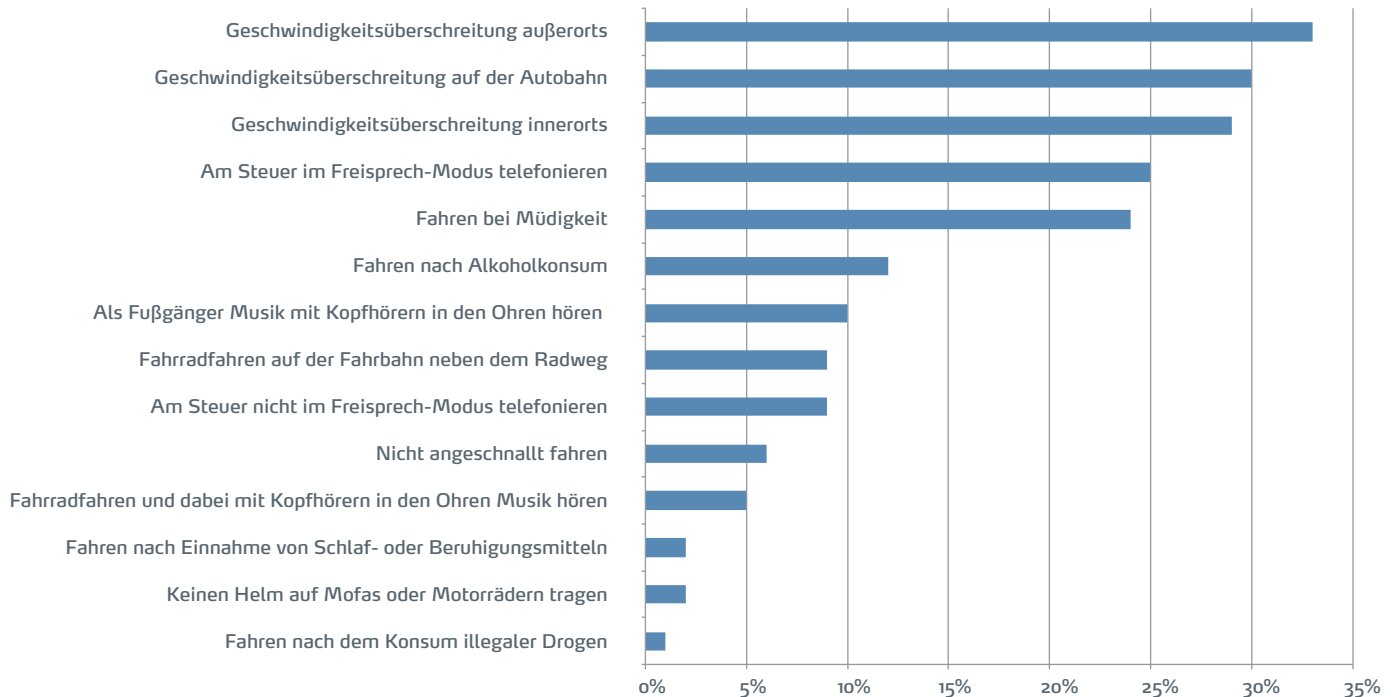


Abbildung 6: Anteil der Befragten, von denen die genannten Verhaltensweisen angegeben wurden

Abbildung 7 zeigt, dass der Anteil an Fahrern, die zugaben, nach Alkoholkonsum gefahren zu sein, in Wallonien über dem in Flandern liegt (eine Ausnahme bildet die Provinz Hennegau, die zwischen den flämischen Provinzen einzustufen ist). In Brüssel und in Antwerpen ist der niedrigste Anteil (10 %) an Fahrzeugführern nach Alkoholkonsum zu verzeichnen. In den Provinzen Luxemburg (16 %) und Namur (15 %) setzten sich die meisten der Befragten in den letzten Tagen nach dem Konsum von Alkohol ans Steuer. Der Unterschied zu den Provinzen mit den besten Ergebnissen ist also relativ gering.

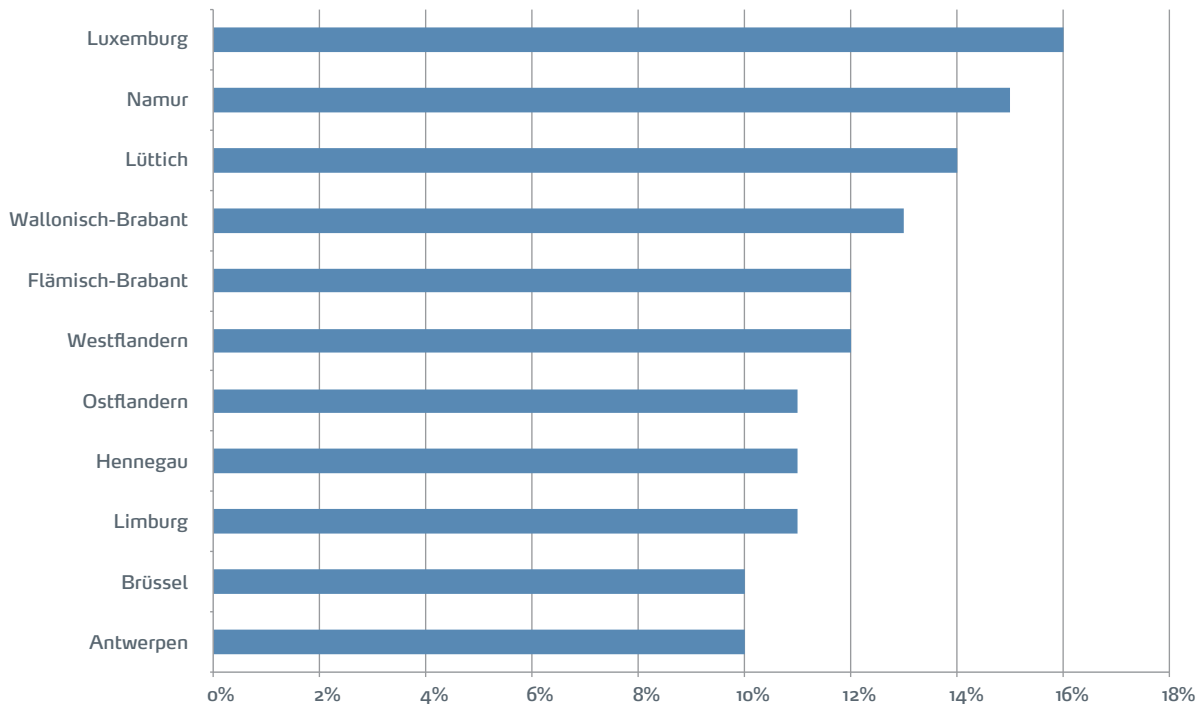


Abbildung 7. Anteil der Befragten, die angaben, im vergangenen Monat nach Alkoholkonsum gefahren zu sein, nach Provinz.

Wie die unten stehende Abbildung zeigt, weisen die Ergebnisse im Hinblick auf Geschwindigkeitsüberschreitungen die gleiche Tendenz auf. In der Provinz Luxemburg sind außerorts am häufigsten Geschwindigkeitsüberschreitungen zu verzeichnen (51%). Die Befragten gaben an, die Geschwindigkeit in der Region Brüssel-Hauptstadt am wenigsten zu überschreiten: Der Anteil an Fahrern mit Geschwindigkeitsüberschreitungen liegt bei allen Straßenarten unter 20%.



Abbildung 8. Anteil an Befragten mit der Angabe, die Geschwindigkeit auf der Autobahn, inner- und außerorts überschritten zu haben, nach Provinz.

Befürwortung von Straßenverkehrssicherheitsmaßnahmen

Seit 2012 beschäftigen wir uns mit der Befürwortung bestimmter Straßenverkehrssicherheitsmaßnahmen. Die meisten von ihnen werden von über 50 % der Befragten befürwortet. Die folgenden Maßnahmen stoßen jedoch auf Ablehnung:

- Ein generelles Tempolimit von 30 km/h in den Zentren der Großstädte
- Fahrradfahrern das Überqueren roter Ampeln zu gestatten, wenn dies aufgrund der Beschilderung zulässig ist
- Winterreifenpflicht
- Punkteführerschein
- Vollständiges Telefonierverbot am Steuer

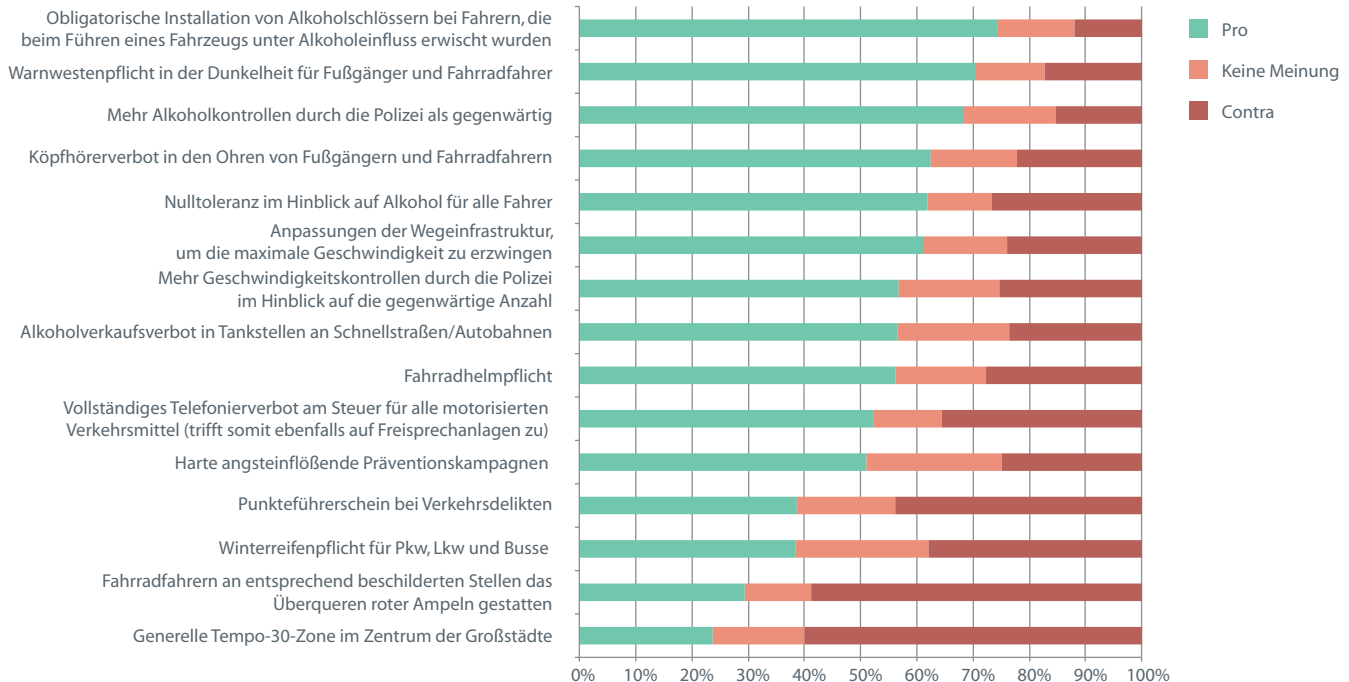


Abbildung 9. Anzahl an Befürwortern, Gegnern und Befragten, die hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheitsmaßnahmen keine Meinung äußerten

Die gesellschaftliche Akzeptanz bestimmter Maßnahmen variiert in den einzelnen Provinzen stark. Wir beschränken uns auf zwei Situationen, bei denen die Unterschiede am deutlichsten ausgeprägt sind.

Die gesellschaftliche Akzeptanz eines Punktführerscheins korreliert mehr oder weniger mit der Sprachgrenze, sie stößt in Wallonien auf weniger Befürworter als in Flandern:

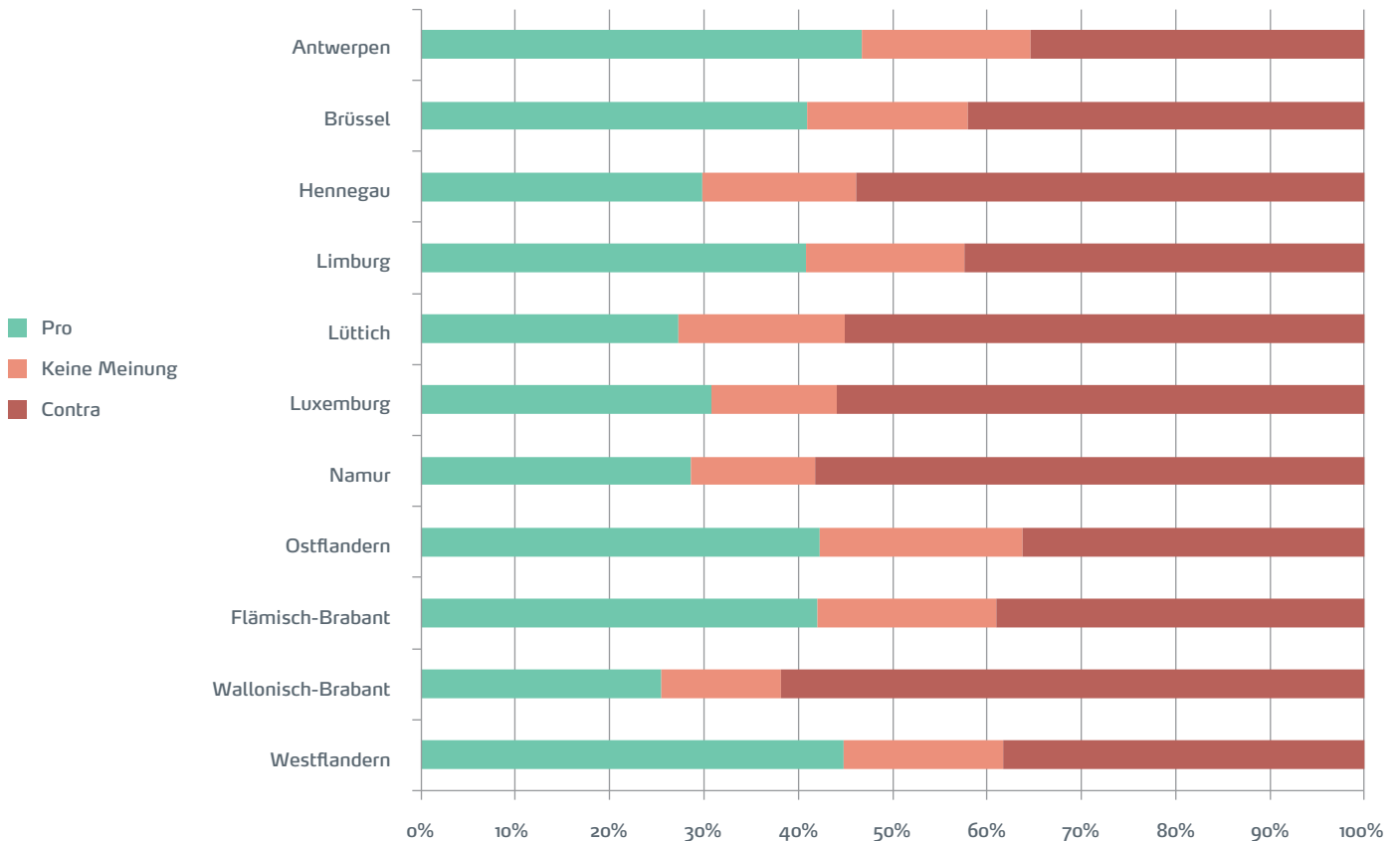


Abbildung 10. Gesellschaftliche Akzeptanz des Punktführerscheins nach Provinz:

Eine Winterreifenpflicht findet mehr Zustimmung in den Provinzen mit einem härteren Winter:

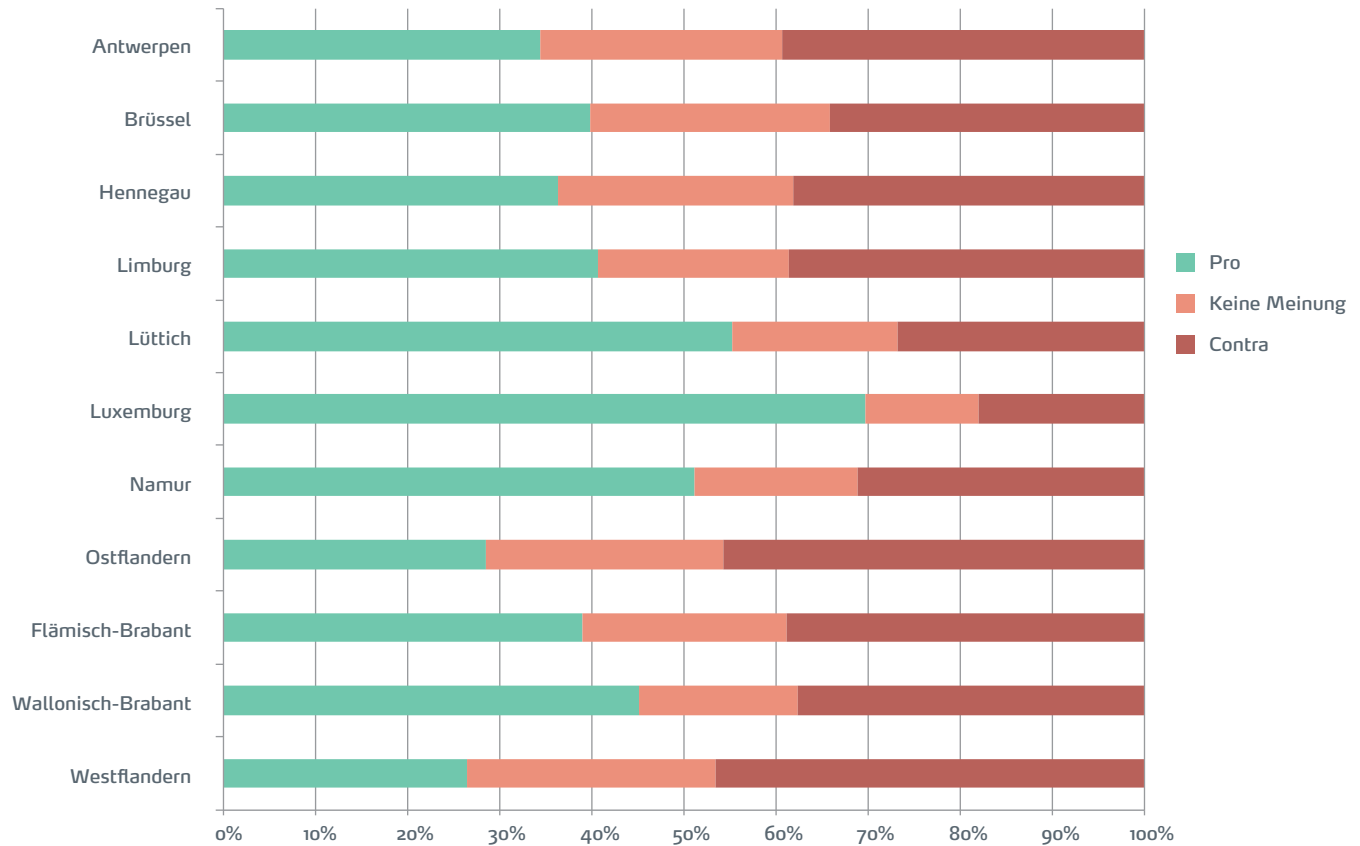


Abbildung 11. Gesellschaftliche Akzeptanz der Winterreifenpflicht nach Provinz:

Schlussfolgerung

Die Anzahl der Verkehrsoffer in Belgien ist zwischen 2012 und 2016 von 770 auf 637 zurückgegangen. Bezüglich der Verletzungen war ebenfalls ein Rückgang zu verzeichnen, nämlich von 44.234 auf 40.096. Logischerweise ist zu erwarten, dass das subjektive Gefühl der Unsicherheit auf den Straßen aus der objektiven Straßenverkehrssicherheit resultiert. Allerdings bestätigen die Ergebnisse der Befragung diese Hypothese nicht.

Das Gefühl der Unsicherheit bleibt bei allen Transportmitteln unverändert. Zweiradfahrer fühlen sich auf den belgischen Straßen besonders gefährdet. Dies spiegelt zum Teil die relative Gefahr ungeschützter Verkehrsteilnehmer wider. Berechnungen des Instituts Vias zufolge ist das Risiko schwerer Verletzungen bei einem Mofa- oder Motorradfahrer pro zurückgelegtem Kilometer de facto 57mal so hoch wie bei einem durchschnittlichen Pkw-Fahrer. Auch bei Fahrradfahrern ist das Risiko schwerer Verletzungen 23mal höher. Bei der Durchführung einer

Analyse pro Provinz stellten wir fest, dass Zweiradfahrer sich in fast allen wallonischen Provinzen unsicherer fühlen als in den flämischen Provinzen.

Die Ergebnisse hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens in Belgien zeigen deutlich, dass die Belgier vor allem auf den Pkw als Fortbewegungsmittel setzen. Der prozentuale Anteil an sonstigen Transportmitteln ist 2017 weiterhin sehr gering mit Ausnahme der Region Brüssel-Hauptstadt, wo ein ausgewogeneres Gleichgewicht bei der Nutzung der verschiedenen Fortbewegungsmittel besteht.

Das Fahrrad, jedoch auch des Elektrofahrrad, hat an Beliebtheit gewonnen, insbesondere in den flämischen Provinzen. Die Wallonen gaben vermehrt gefährliche Verhaltensweisen im Straßenverkehr an. Wir erkennen in diesem Rahmen bedeutende Unterschiede hinsichtlich der Häufigkeit, mit der die Befragten zugaben, die Geschwindigkeit zu überschreiten oder unter Alkoholeinfluss zu fahren.

Die Belgier befürworten weder die Einführung einer generellen Tempo-30-Zone im Zentrum der Großstädte noch die Forderung, dass Fahrradfahrer bei entsprechender Beschilderung eine rote Ampel überqueren dürfen. Äußerst bemerkenswert ist, dass es deutlich mehr Gegner dieser Maßnahmen gibt als vor einem Jahr.

Allgemein zeigen diese Ergebnisse wieder einmal, dass die Unsicherheit im Straßenverkehr weiterhin ein wichtiges subjektives Sicherheitsproblem in der Gesellschaft darstellt. Zu Recht fordern die Belgier, dass man sich verstärkt bemüht, die Sicherheit zu gewährleisten. Viele wünschen sich mehr Geschwindigkeits- und Alkoholkontrollen. Die obligatorische Installation von Alkoholschlössern im Fahrzeug von Wiederholungstätern findet eine gewichtige gesellschaftliche Akzeptanz. Dies alles sollte unsere Straßen sicherer für alle werden lassen.





Haachtsesteenweg 1405 Chaussée de Haecht, 1130 Brüssel
www.vias.be