ADAC

ADAC Expertendialog

Fakten & Infos rund um die Mobilität | Ausgabe 30 – 2. Halbjahr 2026

Sichere Straßen für alle.

Warum auch die gefühlte Sicherheit zählt.

Die Unfallsteckkarte ist die unbestechliche Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit. Unfallkommission und Sicherheitsauditoren adressieren damit vor allem Unfallhäufungen mit Schwerverletzten und Getöteten. So wird sichergestellt, dass die Planungen und Investitionen den größten Nutzen für die Verkehrssicherheit erzielen.



Das Ergebnis kann von den Erwartungen der Verkehrsteilnehmer abweichen. Deren Wahrnehmung der Gefahren im Straßenverkehr lässt sich oft nicht aus dem Unfallgeschehen erklären. Negative Erlebnisse mit anderen Verkehrsteilnehmern bestimmen das Sicherheitsgefühl, das eigene Fehlverhalten wird ausgeblendet; der Einfluss der Infrastruktur wird unterschätzt.

Verkehrssicherheitsexperten sollten sich deshalb hinsichtlich der Akzeptanz von Maßnahmen auch mit dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Verkehrsteilnehmer beschäftigen:

- Zunächst geht es darum, die Sorgen der Menschen ernst zu nehmen. Der gut gemeinte Hinweis des Experten, dass ein Radfahrstreifen in vielen Fällen objektiv sicherer ist als ein Bordsteinradweg, kann nicht alle Bedenken ausräumen.
- Alleinunfälle von Fußgängern werden gar nicht, die von Radfahrern nur selten polizeilich erfasst und spielen deshalb keine bzw. nur eine nachgeordnete Rolle in der Unfallstatistik. Dennoch erleiden viele Menschen schwere Verletzungen bei Stürzen, insbesondere bei Glätte.
- Ob Menschen Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen oder das Auto wählen, entscheidet sich auch an ihrem Sicherheitsgefühl, unabhängig vom tatsächlichen Unfallgeschehen. Rad- und Gehwege werden nur dann genutzt, wenn sie sich durchgängig sicher anfühlen.
- Und nicht zuletzt liegen die Verkehrsteilnehmer in vielen Situationen mit ihrer gefühlten (Un-)Sicherheit auch richtig. Die starke Ablehnung von E-Scootern wird zunehmend durch Unfallzahlen belegt. Die Häufigkeit von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern oder von Dooring-Unfällen wurde von Experten lange unterschätzt.



Stefan Gerwens
Leiter Ressort Verkehr
ADAC e.V., München

Unsere Straßen müssen für alle verkehrssicherer werden. Deshalb hat sich der ADAC in der bundesweiten Expertenreihe 2026 intensiv damit beschäftigt, wie sich Risiken erkennen und Unfälle verhindern lassen. Ein Unfall hat selten nur eine Ursache; fast immer kommen mehrere unglückliche Umstände zusammen, die am Ende zu Verletzungen, Todesfällen oder Sachschaden führen. Dementsprechend viele Ansatzpunkte zur Vermeidung gibt es. Der ADAC verfolgt dabei einen ganzheitlichen Ansatz: Fahrzeugtechnik, Infrastruktur, Verkehrsregeln, Verkehrsüberwachung und Mobilitätsbildung.

Wir haben Verkehrsteilnehmer befragt, wie sicher sie sich im Straßenverkehr fühlen und welche Situationen ihnen besondere Sorge bereiten. Das Ergebnis lenkt den Blick zunehmend auf Fußgänger und alle Arten von Zweiradfahrern, die nicht von einer sicheren Fahrgastzelle geschützt werden. Und es lenkt den Blick auf das Verkehrsgeschehen innerorts, wo sich viele unterschiedliche Verkehrsteilnehmer den knappen Verkehrsraum teilen und es unzählige Knoten- und Konfliktpunkte gibt.

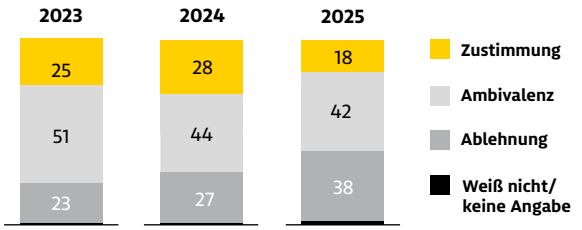
Mit dem Blick auf die Nutzerperspektive und mit unseren Empfehlungen möchten wir Sie in Ihrer Verkehrssicherheitsarbeit bestärken und Sie unterstützen. Viel Erfolg bei Ihrer wichtigen Aufgabe!

Wie beeinflusst das Sicherheitsgefühl das Verhalten der Verkehrsteilnehmer?

Ergebnisse einer ADAC Umfrage.
Dr. Christoph Hecht, Ronald Winkler

Eigene Erfahrungen mit Verkehrsunfällen sind zum Glück selten und nur wenige Menschen beschäftigen sich intensiv mit der Verkehrsunfallstatistik. Dennoch entwickeln Menschen ein Gefühl für sichere oder weniger sichere Orte, Situationen oder Verkehrsmittel und richten ihr Mobilitätsverhalten danach aus. Dieses Sicherheitsgefühl wird weniger durch objektive Risiken geprägt als von der Häufigkeit kritischer Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmern. Fachleute für Verkehrssicherheit sollten dies berücksichtigen, wenn es um die Ableitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geht.

» Die gegenseitige Rücksichtnahme wird zunehmend negativ bewertet.

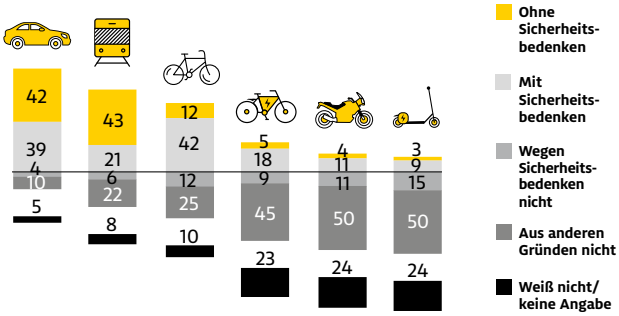


Basis 2023: ADAC Mitglieder n = 1.010; Basis 2024: ADAC Mitglieder n = 1.029; Basis 2025: Verkehrsteilnehmer ab 16 Jahren n = 2.236; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen. Frage: Inwieweit stimmen Sie der folgenden Aussage zu? Das Verkehrsgeschehen ist heute durch gegenseitige Rücksichtnahme geprägt.

Die (gefühlte) Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmern nimmt ab, unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel – so die Ergebnisse einer aktuellen ADAC Umfrage. Nur noch 18 Prozent der Befragten sind im Jahr 2025 der Meinung, dass das Verkehrsgeschehen von gegenseitiger Rücksichtnahme geprägt ist. Der Vergleich der letzten Jahre zeigt den Rückgang und festigt den Eindruck der fehlenden gegenseitigen Rücksichtnahme. Diese Entwicklung ist mit der zunehmenden Verkehrsdichte und -komplexität zu erklären, die zu häufigeren Interaktionen auf beengten Verkehrsflächen führen.

» Zweiräder werden häufig nur mit Sicherheitsbedenken genutzt oder gleich gemieden.

In Übereinstimmung mit dem Eindruck abnehmender Rücksichtnahme hat sich auch das Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr verändert. Für die Hälfte der Radfahrer, ein Drittel der Fußgänger und 29 Prozent der Autofahrer hat es sich in den letzten Jahren eher verringert. Das Auto wird genauso oft ohne wie mit Sicherheitsbedenken genutzt. Im Gegensatz dazu überwiegen beim Fahrrad sowie anderen Zweirädern die Sicherheitsbedenken deutlich oder sie werden wegen dieser Bedenken gar nicht oder seltener verwendet. Die Gründe dafür dürften in den aktiven und passiven Sicherheitssystemen des Autos einerseits und der systembedingten Sturzgefahr einspuriger Fahrzeuge andererseits liegen.

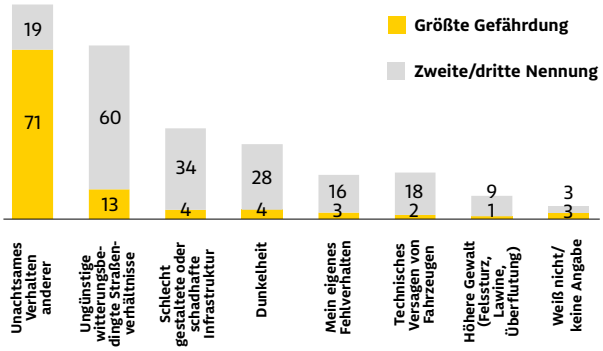


Basis: Verkehrsteilnehmer ab 16 Jahren n = 2.236; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen. Frage: Bitte vervollständigen Sie folgenden Satz: Im Straßenverkehr nutze ich ...

Studiendesign.

Die Umfrage untersucht das subjektive Sicherheitsempfinden von Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern im Straßenverkehr und wurde durch das Marktforschungsinstitut infas quo GmbH im Auftrag des ADAC durchgeführt. Im November 2025 wurden über 2.200 deutschsprachige Personen ab 16 Jahren, die als Autofahrer, Radfahrer und/oder Fußgänger am Straßenverkehr teilnehmen, online befragt. Die Stichprobe ist repräsentativ für Geschlecht, Alter und Bundesland. Die vollständigen Ergebnisse der Studie stehen im Internet zum Download bereit: adac.de/fachinformationen

Die größte gefühlte Gefährdung im Verkehr: das unachtsame Verhalten anderer, nicht das eigene.

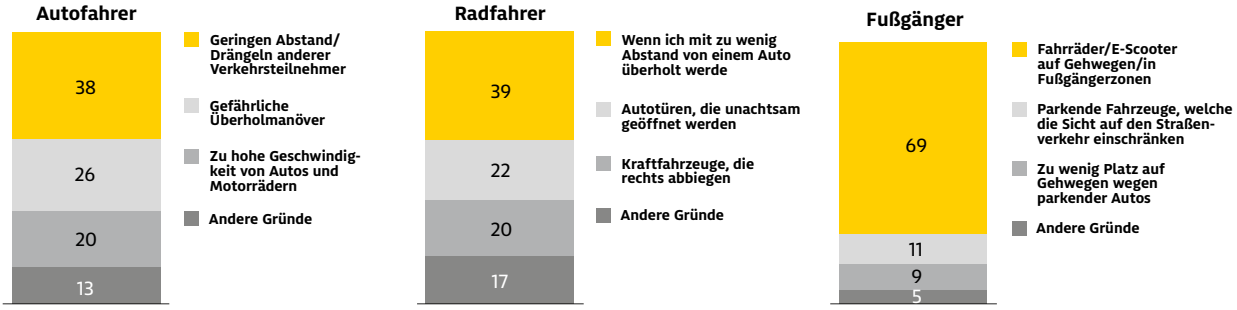


Basis: Verkehrsteilnehmer ab 16 Jahren n = 2.236; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen.
Frage: Im Straßenverkehr fühle ich mich am meisten gefährdet durch ... Wählen Sie jetzt bitte noch zwei weitere Gründe aus, durch die Sie sich im Straßenverkehr sehr gefährdet fühlen.

Im Straßenverkehr fühlen sich Verkehrsteilnehmer mit Abstand am meisten gefährdet durch das unachtsame Verhalten anderer. Eigenes Fehlverhalten als Ursache für Selbst- oder Fremdgefährdung wird nahezu ausgeblendet. Überraschend häufig – wenngleich nur als zweit- oder drittrangige Gefährdung – werden ungünstige witterungsbedingte Straßenverhältnisse genannt. In der amtlichen Unfallstatistik sind diese zwar keine bedeutende Unfallursache – die Bewertung könnte jedoch bei Fußgängern und Radfahrern als Sorge vor Stürzen und bei Autofahrern als Sorge vor Auffahr- oder Abkommensunfällen interpretiert werden. Durch mangelhafte Infrastruktur fühlen sich die Befragten weniger gefährdet.

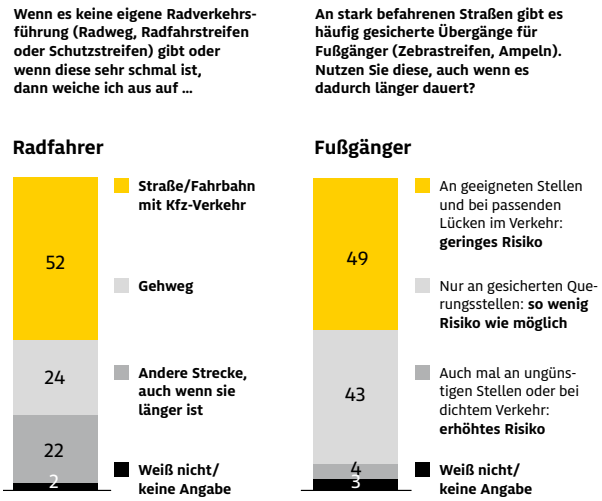
Zu wenig Sicherheitsabstand wird als größte Gefahr wahrgenommen.

Eine differenzierte Betrachtung des unachtsamen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer zeigt, dass vorrangig das Eindringen in den persönlichen Schutzraum das Gefährdungsgefühl auslöst. Für Autofahrer ist dies zu geringer Abstand nach hinten, für Radfahrer unzureichender Überholabstand von Autos und bei Fußgängern das (verbotswidrige) Befahren eigener Wege durch Fahrräder und E-Scooter.



Basis: Verkehrsteilnehmer ab 16 Jahren: Autofahrer n = 1.524, Radfahrer n = 599, Fußgänger n = 1.670; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Kategorie „Weiß nicht/keine Angabe" nicht dargestellt.
Frage: Beim Autofahren/Radfahren/Zufußgehen fühle ich mich am meisten gefährdet durch ...

Radfahrer und Fußgänger nutzen unterschiedliche Strategien, um Risken zu reduzieren.



Trotz des geringen Sicherheitsgefühls im Straßenverkehr schöpfen Radfahrer und Fußgänger selbst einfache Möglichkeiten zur Vermeidung von Unfällen und zur Verminderung der Unfallfolgen nicht voll aus. So tragen regelmäßig nur 44 Prozent der Radfahrer einen Helm und nur acht Prozent der Fußgänger retroreflektierende Kleidung. Bei fehlenden Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen würde etwa die Hälfte der Radfahrer die Kfz-Fahrbahn und ein Viertel verbotswidrig den Gehweg nutzen, anstatt eine längere, aber sicherere Alternativroute zu wählen. Nur 43 Prozent der Fußgänger überqueren stark befahrene Straßen ausschließlich an gesicherten Querungsstellen. Grundsätzlich sind den Befragten sichere Verhaltensweisen oder die Wirkung persönlicher Schutzausrüstung bekannt – auch wenn sie sich gegen die Nutzung entscheiden. Nachlässigkeit, Eitelkeit und vermeintliche Zeitnachteile verhindern jedoch, dass die Sicherheitspotenziale ausgeschöpft werden.

Basis: Verkehrsteilnehmer ab 16 Jahren: Radfahrer n = 599, Fußgänger n = 1.670; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen.

ADAC Verkehrsexperten empfehlen.

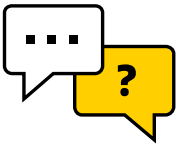
In einem sicheren Verkehrssystem dürfen menschliche Fehler nicht zu schweren Unfällen führen. Denn Fehler werden sich im Straßenverkehr nicht vollständig verhindern lassen. Deshalb sind Maßnahmen erforderlich, die Konflikte reduzieren und deren Folgen begrenzen.

- Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Verkehrsteilnehmern und daraus resultierende Überholmanöver begünstigen kritische Situationen. Daher sollen Autofahrer und Radfahrer auf verkehrsreichen Straßen mit Tempo-50-Regelung getrennt geführt werden. Ist dies aus Platzgründen nicht möglich, ist die Führung des Radverkehrs auf Alternativrouten (z. B. Fahrradstraßen) zu prüfen. Lückenlose Netze mit ausreichend breiten Radwegen und (geschützten) Radfahrstreifen stärken die subjektive Sicherheit von Radfahrern.
- Flächen für den Fußverkehr sollen durchgängig nutzbar, barrierefrei und ausreichend breit sein, damit sich auch Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder Kinderwagen sowie Rad fahrende Kinder und deren Begleiter sicher fortbewegen können. Die Freigabe von Gehwegen und Fußgängerzonen für den Radverkehr sollte innerorts in der Regel vermieden werden.
- Bei der Anordnung und Gestaltung von Knotenpunkten ist zur Vermeidung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern aus allen Knotenpunktzufahrten auf eine gute Übersicht und Erkennbarkeit, Begreifbarkeit und klare Vorfahrtsregelung zu achten. An Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage sind sichere Anlagen zur Querung für den Fußverkehr zu prüfen. Dazu gehören insbesondere Fußgängerüberwege, Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume und Gehwegüberfahrten. An signalgeregelten Knotenpunkten sollten die Abbiegeverkehre in einer gesonderten Phase signalisiert werden. Auf freie Rechtsabbiegestreifen ist zu verzichten.
- Die erweiterten Handlungsspielräume im Straßenverkehrsrecht zur Förderung der Verkehrssicherheit ermöglichen eine vereinfachte Anordnung von Fußgängerüberwegen. Das kann dazu beitragen, die Sicherheit von Fahrbahnquerungen zu erhöhen und Umwege für Fußgänger zu vermeiden.
- Gerade in der dunklen Jahreszeit trägt eine bedarfsgerechte Straßenbeleuchtung zur Sichtbarkeit anderer Verkehrsteilnehmer und zur Erkennbarkeit von Gefahrenstellen bei. Ein verlässlicher Winterdienst fördert zudem das Vertrauen der Fußgänger und Radfahrer, auch bei widrigen Bedingungen gewohnte Wege sicher nutzen zu können.
- Insbesondere ältere Rad- und Pedelecfahrer verletzen sich bei Stürzen häufig schwer. Trainings können die Fahrzeugbeherrschung verbessern und das Gefahrenbewusstsein für Unfallrisiken schärfen. Die Kommunen sollten geschützte, öffentlich zugängliche Übungsflächen (z. B. an Schulen) für Fah rtrainings anbieten.
- Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger können eigenverantwortlich einen wesentlichen Beitrag zur gegenseitigen Rücksichtnahme und Risikovermeidung leisten. Geeignete Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit können dies unterstützen sowie die Kenntnis und Akzeptanz von Regeln fördern.

Weitergehende Informationen:

adac.de/expertendialog
(alle Ausgaben auf einen Blick)

adac.de/verkehr/standpunkte-studien/fachinformationen
(ADAC Umfrage zum Download)



Ihr Feedback ist uns wichtig.

Bitte bewerten Sie die fachliche Qualität und inhaltliche Relevanz der aktuellen Ausgabe. Die Bewertung ist anonym und dauert nur eine Minute. Vielen Dank!
Ihr ADAC

adac.de/expertendialog-feedback

Impressum
ADAC e.V., Ressort Verkehr
Hansastraße 19, 80686 München
expertendialog@adac.de
adac.de/verkehr

Hinweis zum Widerruf und Neubezug
Wenn Sie den Bezug des ADAC Expertendialogs abbestellen oder neu bestellen möchten, schicken Sie uns bitte eine Nachricht per E-Mail an expertendialog@adac.de

Datenschutz-Hinweis
Allgemeine Informationen zum Datenschutz finden Sie auf adac.de/datenschutz-dsgvo

Gender-Hinweis
Alle Inhalte wenden sich an und gelten für alle Geschlechter. Soweit grammatikalisch männliche, weibliche oder neutrale Personenbezeichnungen verwendet werden, dient dies allein der besseren Lesbarkeit.

2832519/10.26/1.500