

Technische
Universität
Dresden



TUD IVPSY
Professur für
Verkehrspsychologie

Juliane Anke • Simon Heintzen • Tibor Petzoldt

Delivery Riders – Sicher unterwegs auf zwei Rädern – die Ergebnisse

Im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) e.V.

Berlin • 08.07.2026

Rider*innen verunglücken im Schnitt fast einmal pro Jahr, doch ihre Unfälle folgen klaren Mustern und sind damit vermeidbar.

**Methode: Online-Befragung · N = 709, mehrsprachig · TU Dresden im Auftrag des DVR*

Wer fährt? Jung, hoch gebildet, neu im Land

93% männlich, Ø 30 Jahre alt

75% nicht in Deutschland aufgewachsen

$\frac{2}{3}$ mit Hochschulabschluss

63% Nebenjob

$\sim \frac{1}{3}$ erst seit < einem Jahr dabei



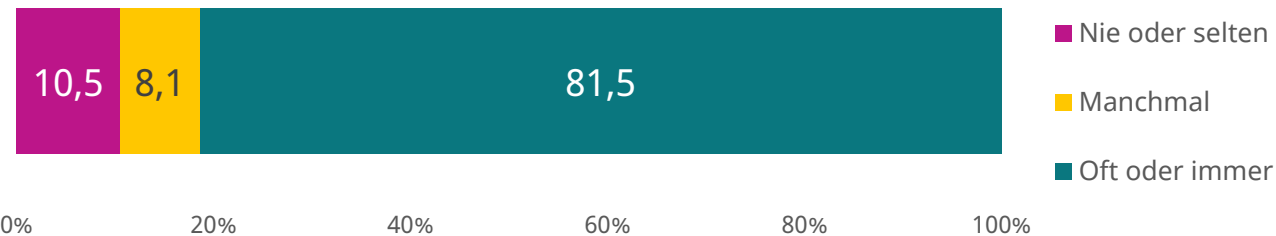
Wie sind sie ausgestattet?

63% E-Bike/Pedelec

77% eigenes Bike

77% reflektierende Kleidung/Westen

Helmnutzung



Fast ein Unfall pro Kopf pro Jahr

0,91

Unfälle/Kopf/12 Monate

51,8%

mindestens 1 Unfall



TMQ für

Anzahl der
Arbeitsunfälle mit
> 3 AU-Tagen,
bezogen auf 1.000
Vollbeschäftigte/
Jahr

ndten Berufsfeldern

Warum verunfallen sie? Vier Muster



Erfahrung



Sozialisation



Witterung

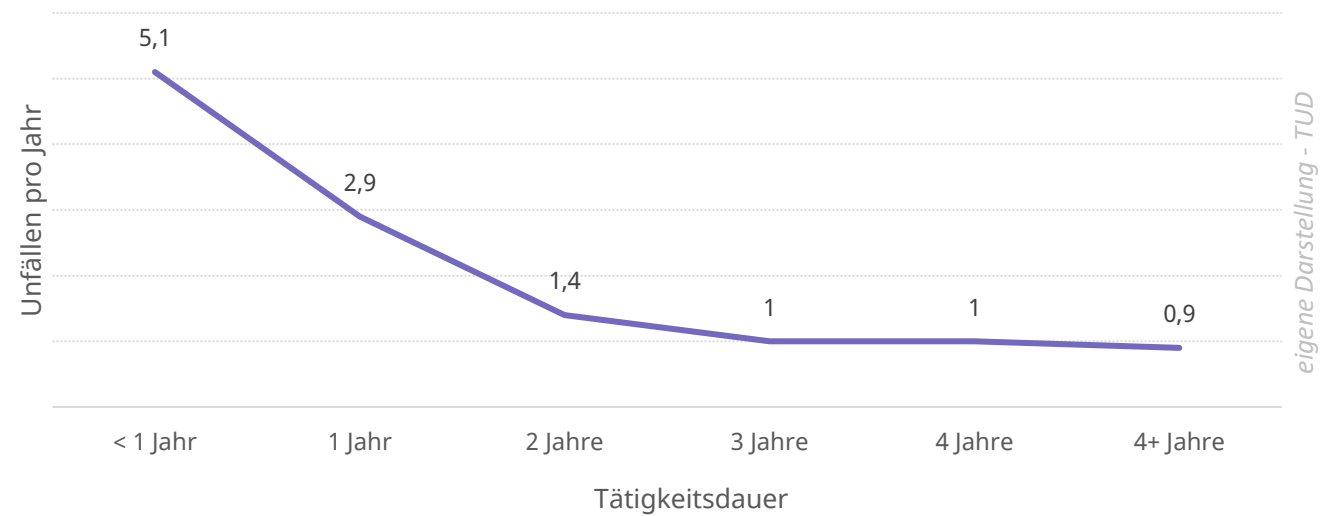


Infrastruktur

Foto von GRIN auf [Unsplash](#)

Das erste Jahr ist das gefährlichste

11-faches höheres Unfallrisiko



Witterung als stärkster Prädiktor

Zu welcher Tageszeit hattest du deinen Unfall?

Morgen (07:00–12:00)

4.1%

Mittag (12:00–15:00)

15.0%

Nachmittag (15:00–18:00)

19.2%

Abend (18:00–21:00)

50.3%

Nacht (21:00–07:00)

11.4%



Wer nicht mit dem Rad aufwuchs, verunglückt häufiger

+43 %

bei nicht in Deutschland Aufgewachsenen

-20 %

frühe Radnutzung protektiv



Unfälle meist allein – wegen der Straße, nicht wegen anderer

~71%

Alleinunfälle

Unebenheiten

Schienen

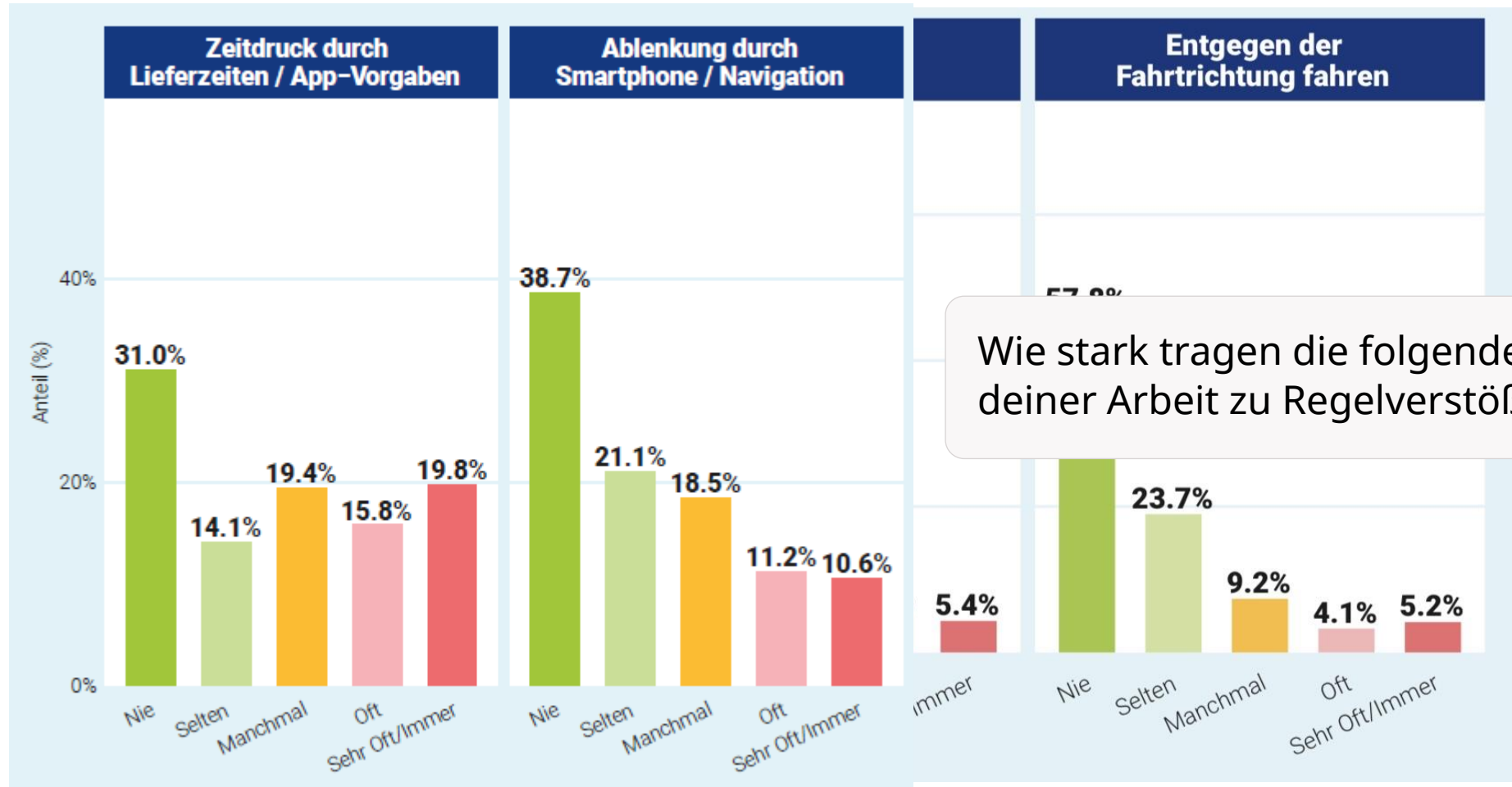
Rutschiger Untergrund

Sie fühlen sich regelkundig und sind trotzdem unsicher

95 % Selbsteinschätzung – eigene Regelkenntnis		46 % Angst vor Fehlern	55 % Angst vor Fehlern bei nicht in Deutschland Aufgewachsenen
--	---	---------------------------	--

 Fehlende Handlungssicherheit

Regelverstöße, Zeitdruck und Ablenkung



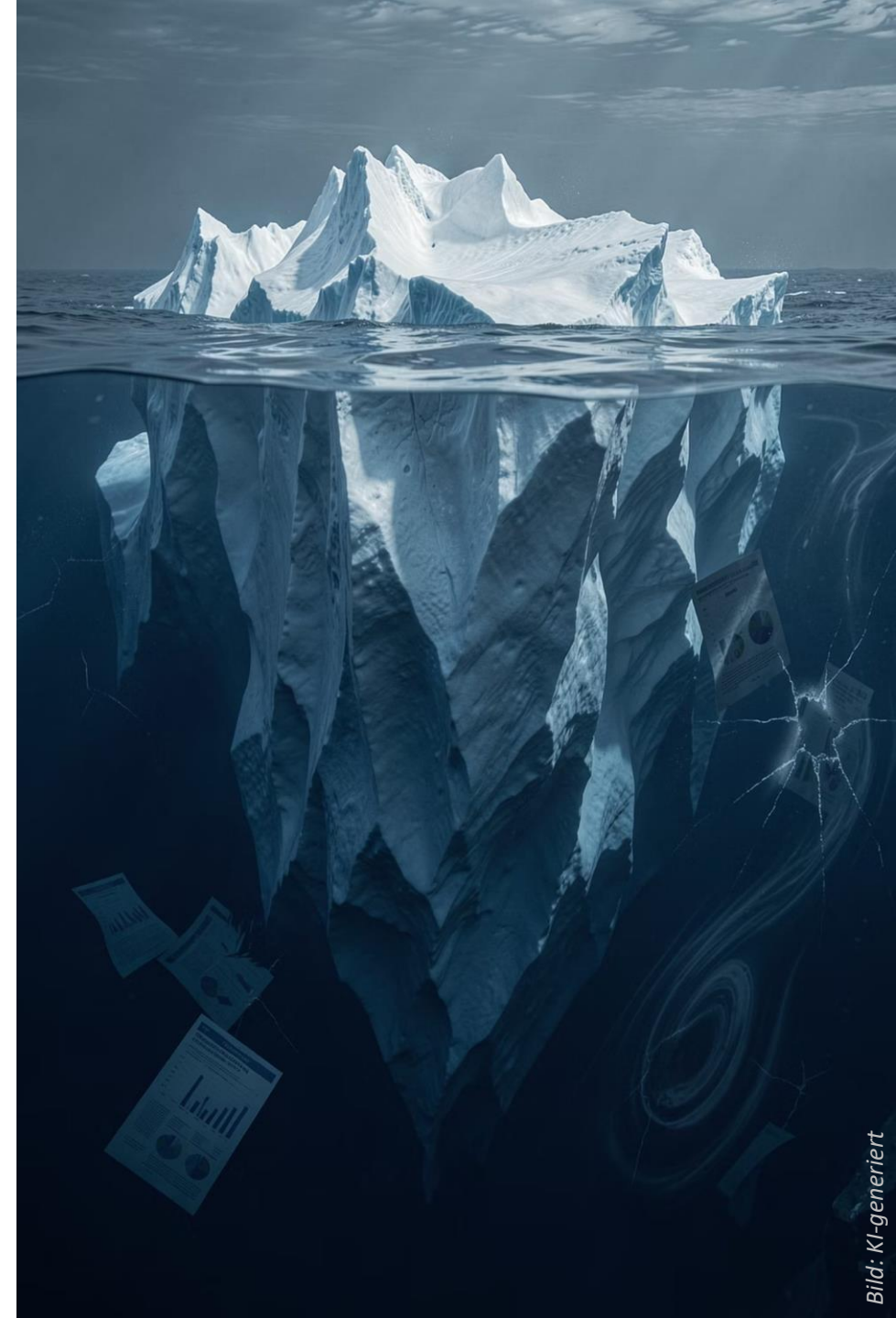
Jeder 2. leichte Unfall bleibt unsichtbar

~ 48 %

melden nicht-meldepflichtige Unfälle

94 %

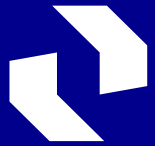
melden meldepflichtige Unfälle



Gestaltbar auf 3 Handlungsebenen

Rider*innen verunglücken im Schnitt fast einmal pro Jahr, doch ihre Unfälle folgen klaren Mustern und sind damit vermeidbar.

**Limitationen (Selbstbericht, Plattformdominanz) & nächste Schritte (Längsschnitt, Datenverknüpfung, objektives Regelwissen prüfen)*



Technische
Universität
Dresden



TUD IVPSY
Professur für
Verkehrspsychologie

Kontakt



juliane.anke@tu-dresden.de

simon.heintzen@tu-dresden.de

Backup

Demographie & Arbeitspensum

Demographische Eigenschaften

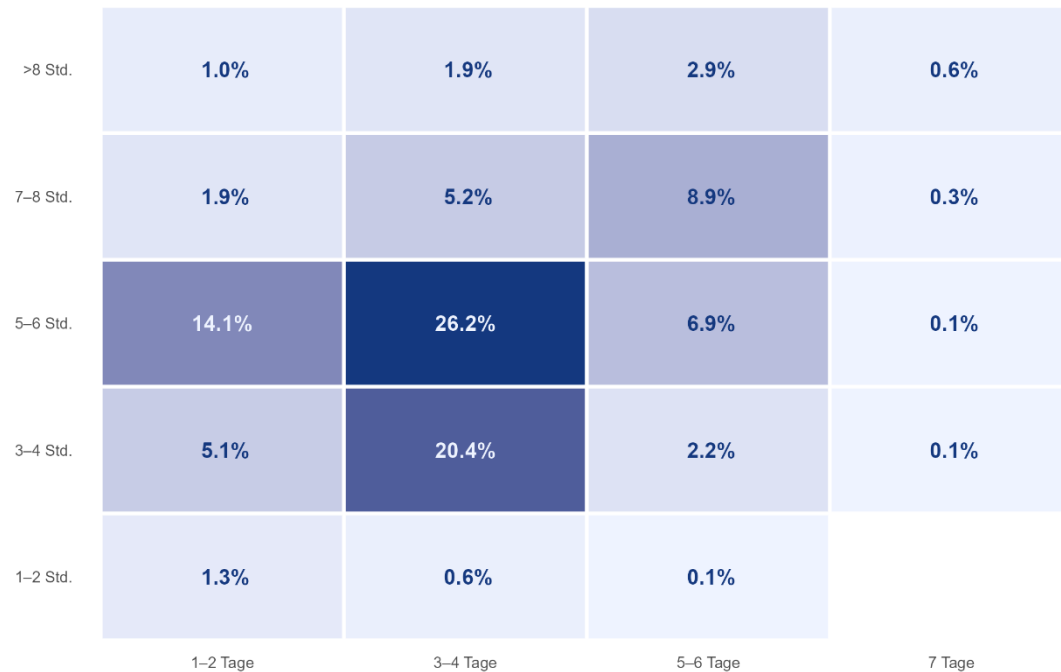
N = 709 Rider*innen (bereinigt)

KATEGORIE	ANTEIL IN %	ANZAHL AN ANTWORTEN
Geschlecht		
Männlich	93,3 %	643
Weiblich	5,5 %	38
Divers	1,2 %	8
Altersgruppe		
≤ 18	0,4 %	3
19 – 30	66,1 %	463
31 – 40	24,9 %	174
41 – 50	5,7 %	40
≥ 51	2,9 %	20
Herkunftsland		
Indien	27,5 %	189
Deutschland	25,0 %	172
Bangladesch	9,9 %	68
Pakistan	9,6 %	66
Türkei	3,9 %	27
Syrien	3,8 %	26
Sonstiges	20,3 %	140

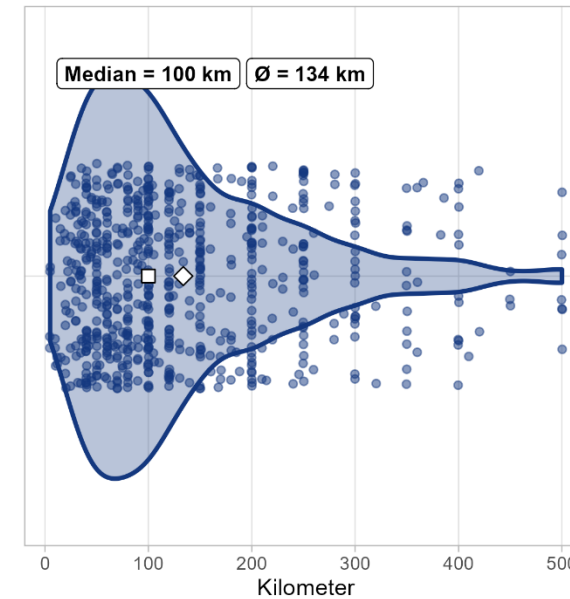
Bildungsabschluss⁷		
Bachelor oder äquivalent	38,5 %	263
Master oder höher	31,0 %	212
Sekundarstufe 2	13,6 %	93
Berufliche Ausbildung	8,9 %	61
Sekundarstufe 1	6,0 %	41
Grundschule	1,0 %	7
Kein formaler Abschluss	0,9 %	6
Plattformzugehörigkeit⁸		
Lieferando	84,6 %	600
Flink	6,9 %	49
UberEats	4,7 %	33
Sonstige	2,8 %	20
Wolt	1,8 %	13
Domino's Pizza	1,0 %	7
Tätigkeitsdauer		
0 – 6 Monate	22,7 %	160
7 – 11 Monate	8,9 %	63
1 Jahr	15,7 %	111
2 Jahre	18,7 %	132
3 Jahre	10,5 %	74
4 Jahre	3,5 %	25
> 4 Jahre	20,0 %	141

Hohe Exposition trotz Nebentätigkeit

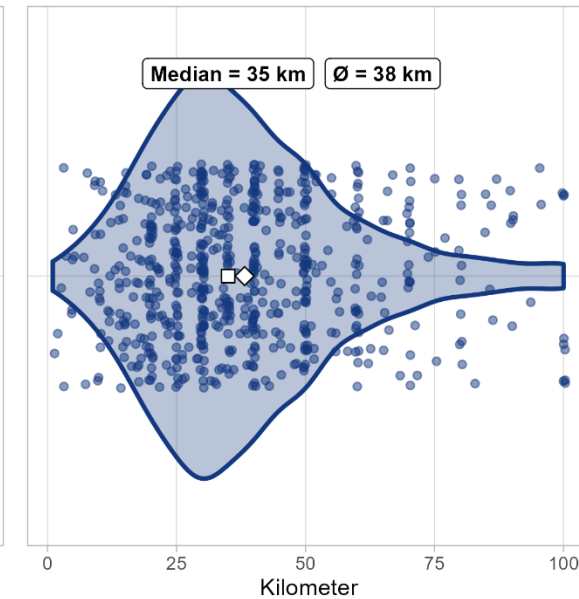
Arbeitspensum: Stunden pro Tag × Tage pro Woche



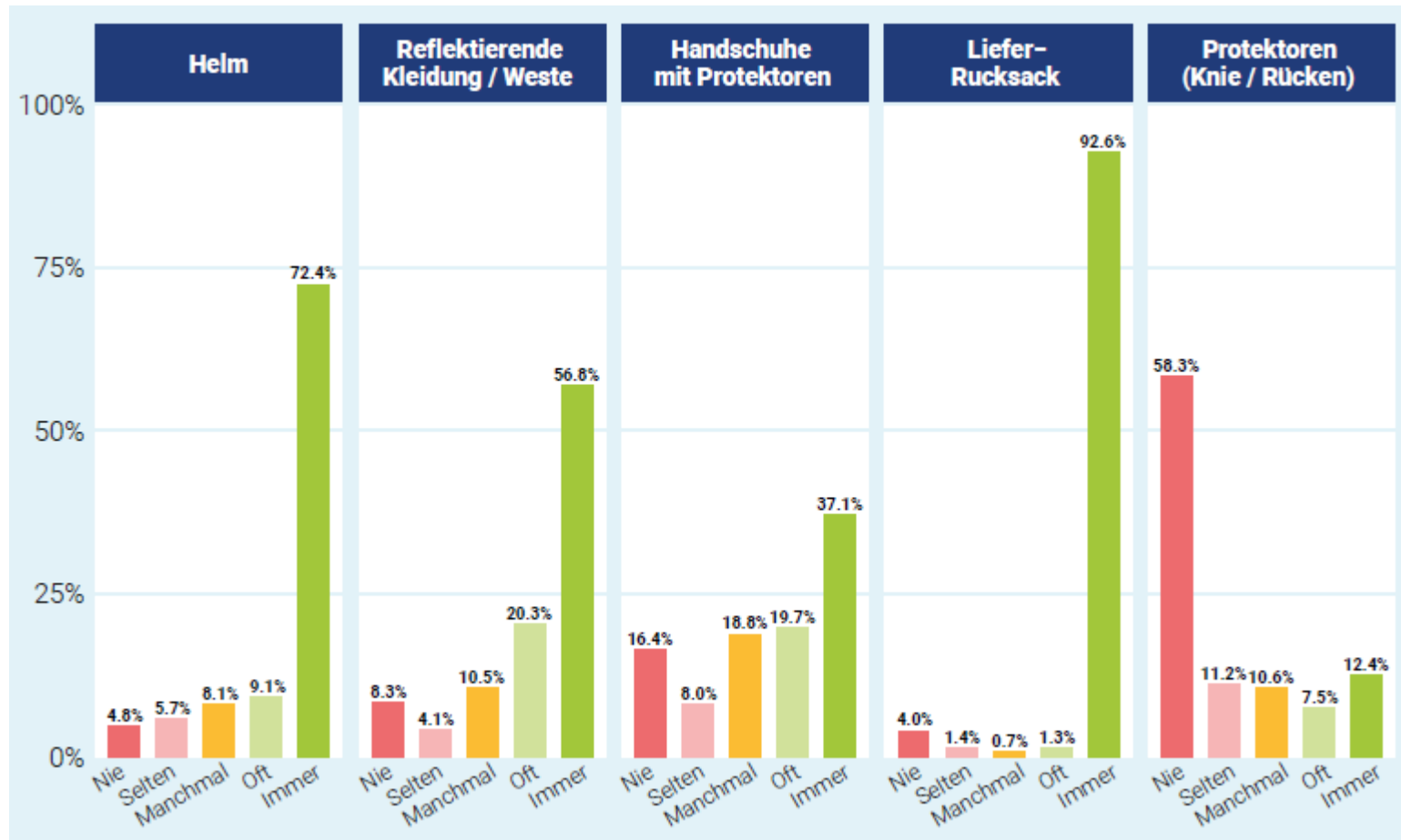
Gefahrene Kilometer als Rider*in
Letzte Woche (7 Tage)



Letzter Arbeitstag



Welche Ausrüstung nutzt du bei deiner Arbeit als Rider*in?



Unfallgeschehen

Unfallgeschehen

51,8 % der Rider*innen berichteten mindestens einen Arbeitsunfall

- **Prävalenzrate:** 383,5 von 1.000 Rider*innen berichteten in den letzten 12 Monaten einen Unfall
- **Ereignisrate:** 910 Unfälle pro 1.000 Rider*innen in den letzten 12 Monaten
- **Tausend-Mann-Quote:** 297,6 meldepflichtige Unfälle pro 1.000 Vollzeitäquivalenten

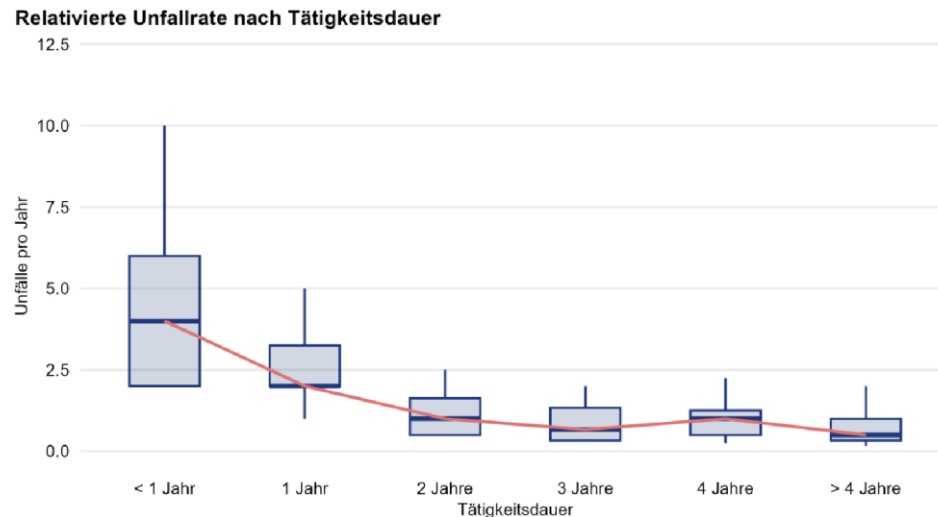


Abbildung 11. Relativierte Unfallrate nach Tätigkeitdauer. Extremwerte (>20) ausgeschlossen (n=1).

Prädiktoren der Unfallhäufigkeit: Ergebnisse der Negativ-Binomial Regression mit Expositionskontrolle

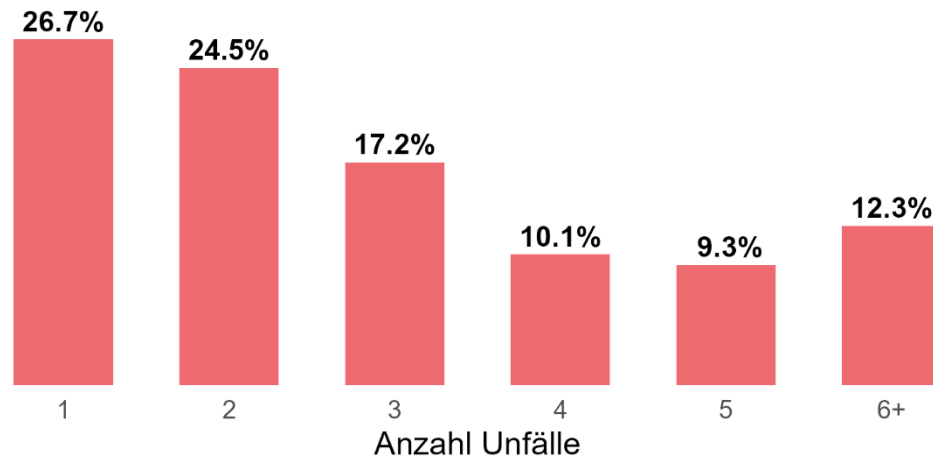
Prädiktor	IRR	95%-KI	p	Sig.
Wöchentliche Arbeitszeit	1,00	[0,99, 1,01]	.741	
Herkunft: Nicht Deutschland	1,43	[1,00, 2,03]	.049	*
Regelverstoß-Index	1,11	[0,96, 1,28]	.154	
Ungünstige Witterung	1,37	[1,21, 1,56]	< .001	***
Fahrradsozialisation (Kindheit)	0,80	[0,72, 0,90]	< .001	***
Fahrzeug: E-Bike	1,09	[0,79, 1,49]	.594	
Alter	0,97	[0,95, 0,99]	.002	**

Anmerkung: N = 418. IRR = Incident Rate Ratio. KI = 95%-Konfidenzintervall. Offset: $\log(\text{Tätigkeitsmonate})$.
 Theta = 0,676 (SE = 0,076). AIC = 1581,9. * $p < .05$. ** $p < .01$. *** $p < .001$.

Unfallgeschehen

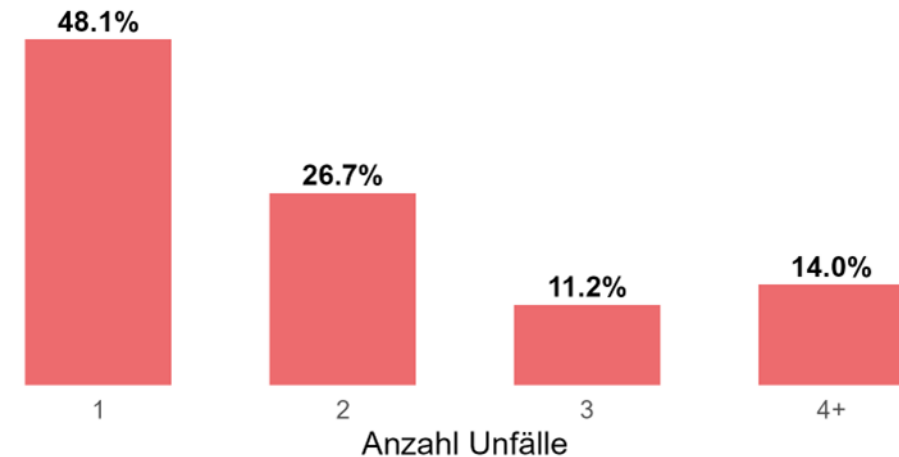
Anzahl erlebter Unfälle als Delivery Rider*in

Basis: Rider*innen mit mind. einem Unfall (n = 367)



Anzahl erlebter Unfälle in den letzten 12 Monaten

Basis: Rider*innen mit mind. einem Unfall in 12 Monaten (n = 258)



Fehlende formale Verkehrsausbildung

Wo wurde dein Führerschein ausgestellt?

EU-Mitgliedsstaat (außer Deutschland)

3.7%

Deutschland

27.1%

Nicht-EU-Staat

30.7%

Kein Führerschein

38.5%

Verkehrsregeln in Deutschland habe ich vor allem gelernt durch...

Mehrfachnennung möglich

Erfahrung im Straßenverkehr

61.0%

Beobachtung anderer Verkehrsteilnehmer*innen

50.4%

Online-Infos & Soziale Medien

37.0%

Fahrschule / Führerscheinausbildung

32.3%

Unterweisung / Training Arbeitgeber

30.1%

Schulische Verkehrserziehung

25.8%

Sonstiges

5.4%

Diskrepanz zwischen Regelkenntnis & Angst vor Fehlern

Größtenteils positives Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr

- nur 10,6 % gaben an, sich wenig oder überhaupt nicht sicher zu fühlen

Überwiegend gute Regelkenntnis (Eigeneinschätzung)

- 94,5 % stimmten der Aussage "Ich kenne die wichtigsten Verkehrsregeln für meine Arbeit" zu

Angst vor Fehlern im Straßenverkehr

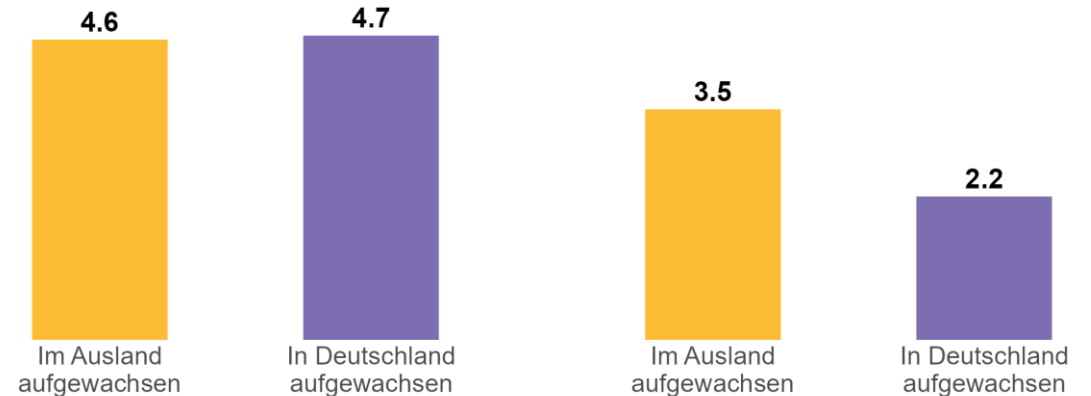
- 46,3 % der Rider*innen gaben an, im Straßenverkehr oft Angst zu haben, etwas falsch zu machen

Herkunft & Regelkenntnis

Mittelwerte für Zustimmung zur Aussage auf einer Skala von 1–5

Ich kenne die wichtigsten
Verkehrsregeln für meine Arbeit

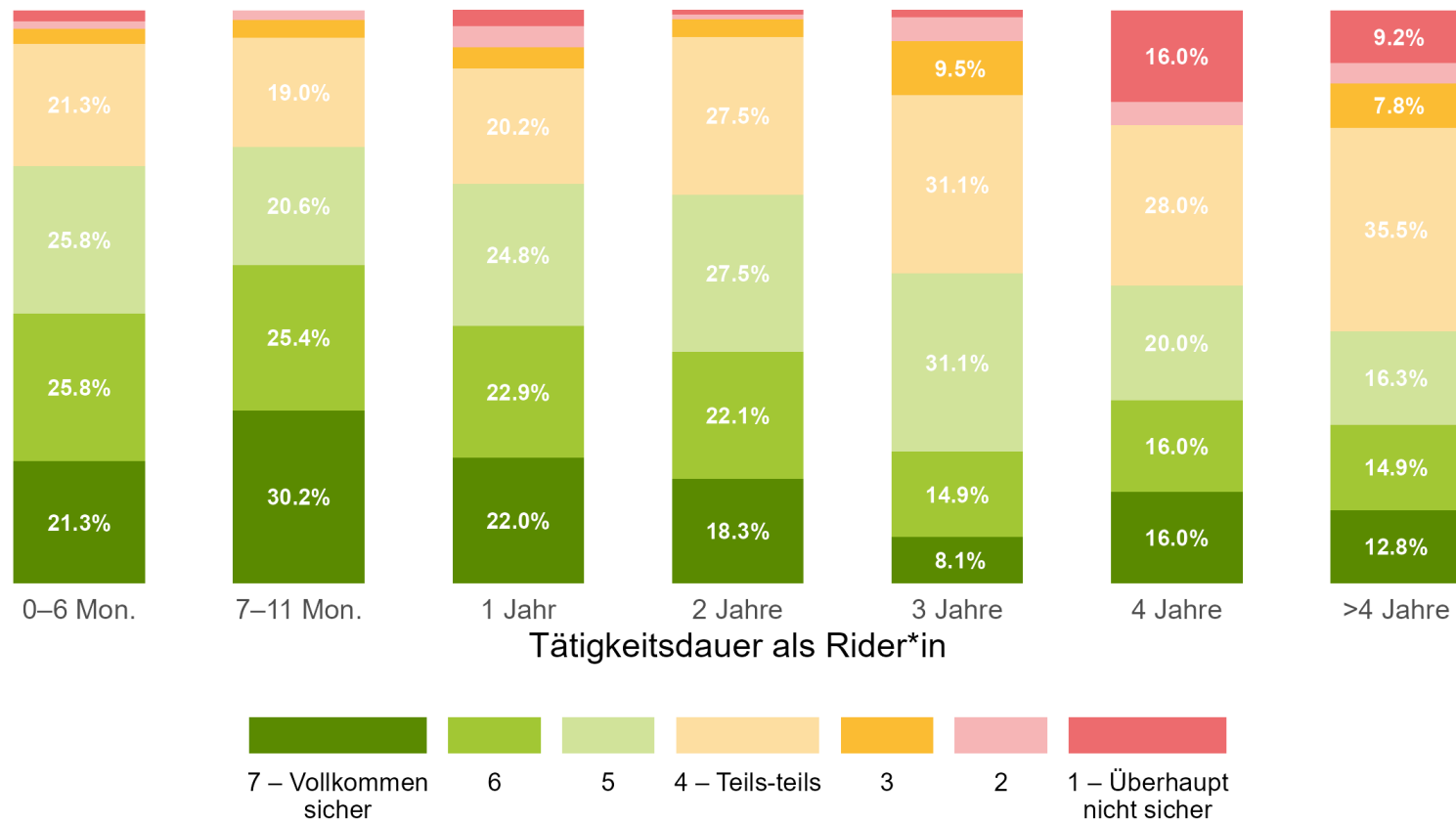
Ich habe im Straßenverkehr
oft Angst, etwas falsch zu machen



Überschätzung der Sicherheit bei geringer Tätigkeitsdauer

Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr nach Tätigkeitsdauer

Verteilung der Einzelwerte pro Gruppe (%) · Werte 6–7 = mögliche Überschätzung

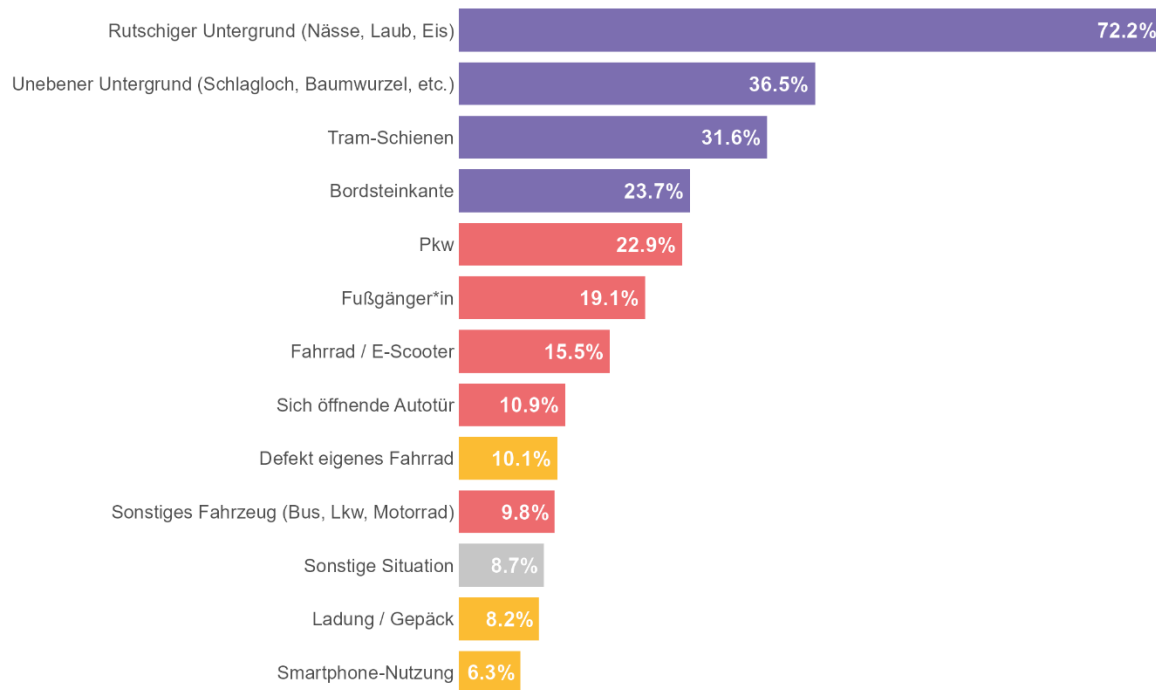


Witterung als Multiplikator & Dominanz von Alleinunfällen

Witterungs- und Infrastrukturaspekte wurden mit Abstand am häufigsten als Unfallursachen benannt

In welcher Situation hattest du deinen Unfall?

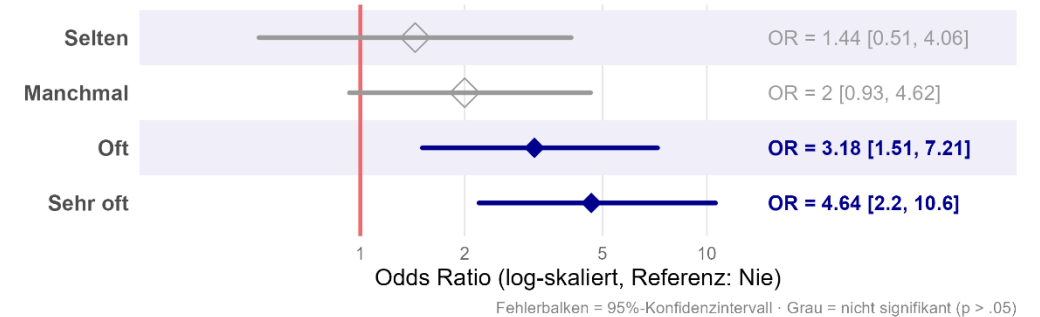
Violett = Umwelt/Infrastruktur | Rot = Andere Verkehrsteilnehmende | Gelb = Eigenes Verhalten



56 % der Rider*innen sind häufig oder sehr häufig bei ungünstiger Witterung unterwegs

Odds für Unfall in den letzten 12 Monaten

nach Häufigkeit des Fahrens bei schlechtem Wetter (Referenz: Nie)



Wiederkehrende Interaktionen mit dem Kfz- und Fußverkehr

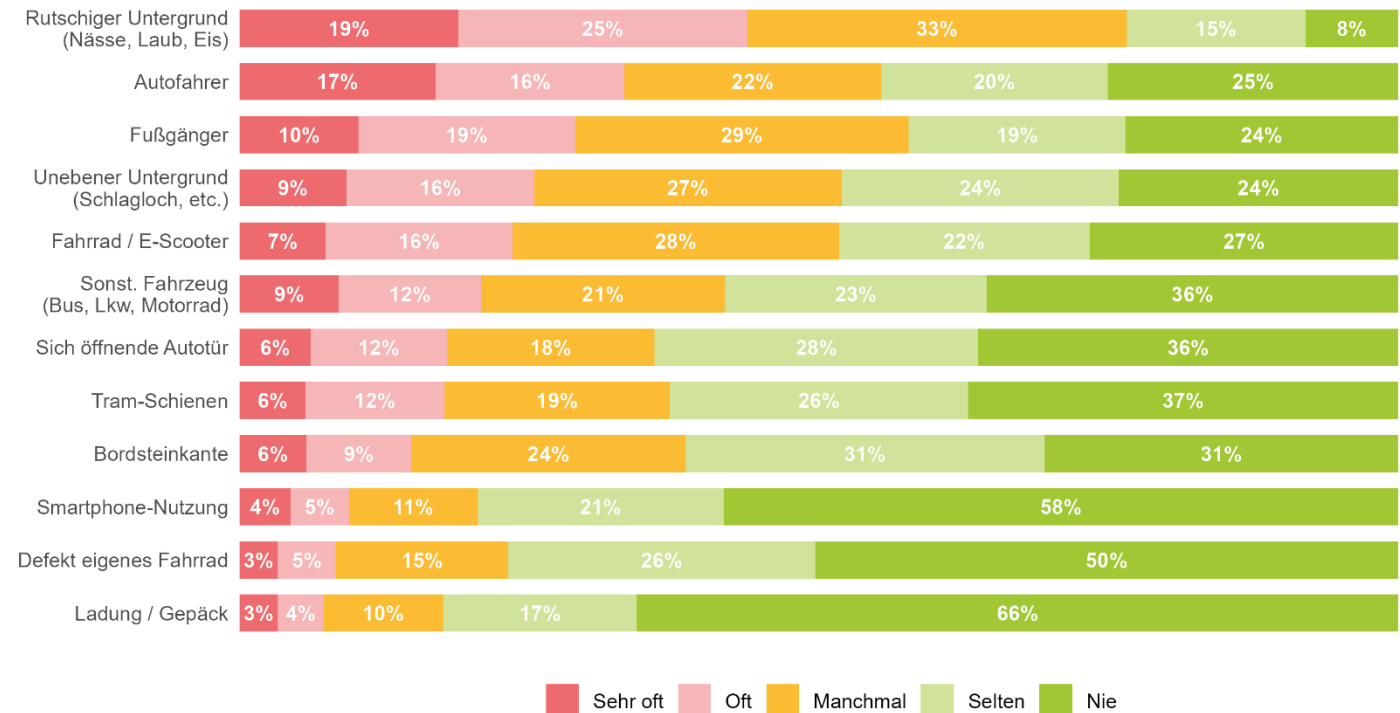
29% Unfallsituationen mit anderen Beteiligten

Kfz- und Fußverkehr werden besonders bei Beinaheunfällen häufig benannt

Rider*innen beschreiben wiederkehrende Situationen mit typischen Abläufen, z.B. Abbiegekonflikte, zu enges Überholen, Dooring)

Wie häufig hattest du als Rider*in beinahe einen Unfall?

Sortiert nach Anteil 'Oft' + 'Sehr oft'



Peak-Zeiten als Risikokontext

Zu welcher Tageszeit hattest du deinen Unfall?

Morgen (07:00–12:00)

4.1%

Mittag (12:00–15:00)

15.0%

Nachmittag (15:00–18:00)

19.2%

Abend (18:00–21:00)

50.3%

Nacht (21:00–07:00)

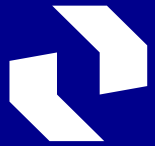
11.4%

Prävention und Handlungsansätze

Handlungsansätze

Priorität	Ziel	Handlungsansatz
1	Witterungsrisiken reduzieren	Bad-Weather-Policy
1	Frühe Risiken abfangen	Verpflichtendes Onboarding + kurzer Refresh nach 2-4 Wochen
1	Kompetenzen wirksam vermitteln	Formatstrategie „kurz & häufig“: Microlearning (Video/App) + Praxischecks
2	Peak-Kontext entschärfen	Peak-Time-Entlastung
2	Ausstattung absichern	Standardisierte Mindest-Checks aller Räder + Protektoren
3	Datenbasis erweitern	Unfall- und Near-Miss-Reporting
3	Systemrisiken dauerhaft senken	Hotspot-Programm Infrastruktur/Oberfläche + Instandhaltung





Technische
Universität
Dresden

Ausgangslage & Studiendesign

Ausgangslage

Schnelllieferdienste haben durch Pandemie & Digitalisierung massiv an Bedeutung gewonnen

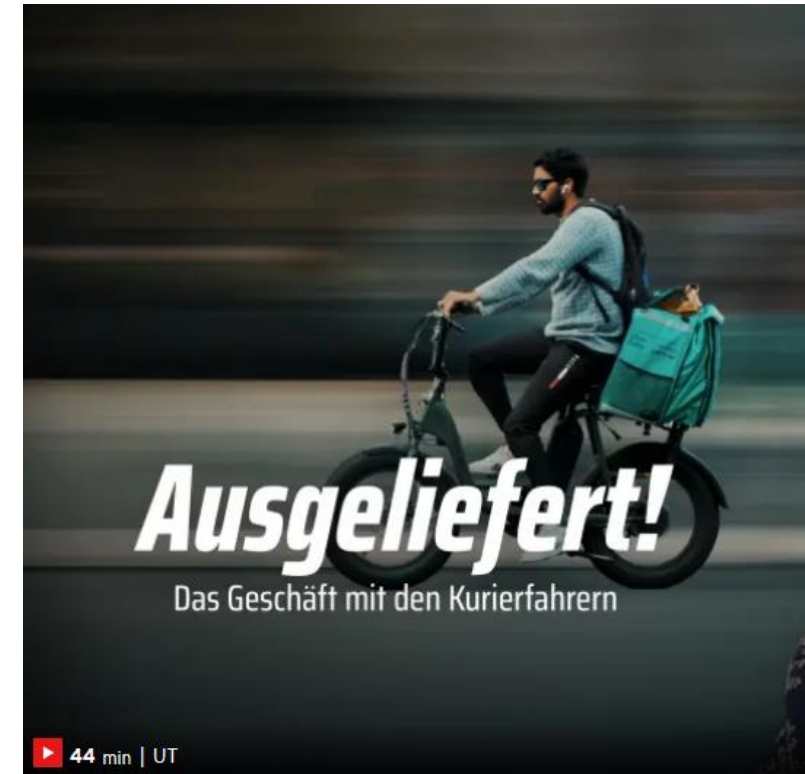
→ in 2022 94.000 Personen (Friedrich et al., 2024)

Beschäftigung häufig von kurzer Dauer (ca. 20% haben > 1 Jahr Tätigkeit)
(Friedrich et al., 2024)

Rider*innen oft unter hohem Zeitdruck und unter teilweise prekären Arbeitsbedingungen (Müller, 2024)

61% < 30 Jahre und 91% Männer (Friedrich et al., 2024)

45% ausländische Staatsbürgerschaft (Friedrich et al., 2024)



<https://www.rbb-online.de/doku/o-r/rbb-story/Ausgeliefert.html>

Internationaler Vergleich

Internationale Studien zeigen

- Erhöhtes Unfallrisiko (Müller, 2024, Oviedo-Trespalacios et al., 2022)
- Arbeitsorganisatorische Stressoren (Timko & van Melik, 2021)
- In europäischen Ländern gibt es eine überwiegend männliche und nicht aus der EU stammende Population (Boniardi et al., 2024, Bousmah et al., 2026, Uhlving et al., 2025)
- Prekäre Lebensbedingungen ohne gesicherten Aufenthaltsstatus (Bousmah et al., 2026)
- Wirtschaftliche Abhängigkeit von der Liefertätigkeit (Bousmah et al., 2026)
- Erhebliche Arbeitsbelastung durch Arbeitszeiten von mehr als acht Stunden an bis zu 7 Tagen pro Woche (Boniardi et al., 2024, Bousmah et al., 2026, Uhlving et al., 2025)
- Wöchentliche Strecken von durchschnittlich 833 Kilometern (Bousmah et al., 2026)

Deutschland: großer Forschungsbedarf, bisher nur vereinzelte Publikationen (Müller, 2024, Friedrich et al., 2024, 2025)



Foto von Joshua Lawrence auf Unsplash

Die Verletzungsgefahr ist erhöht

Zahlen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) zeigten eine deutlich erhöhte Tausend-Mann-Quote (TMQ) von etwa 274,1 ([Zimmermann, 2023](#))

Die Quoten in ähnlichen Branchen liegen mit 58,6 und 36,6 deutlich darunter ([Zimmermann, 2023](#))

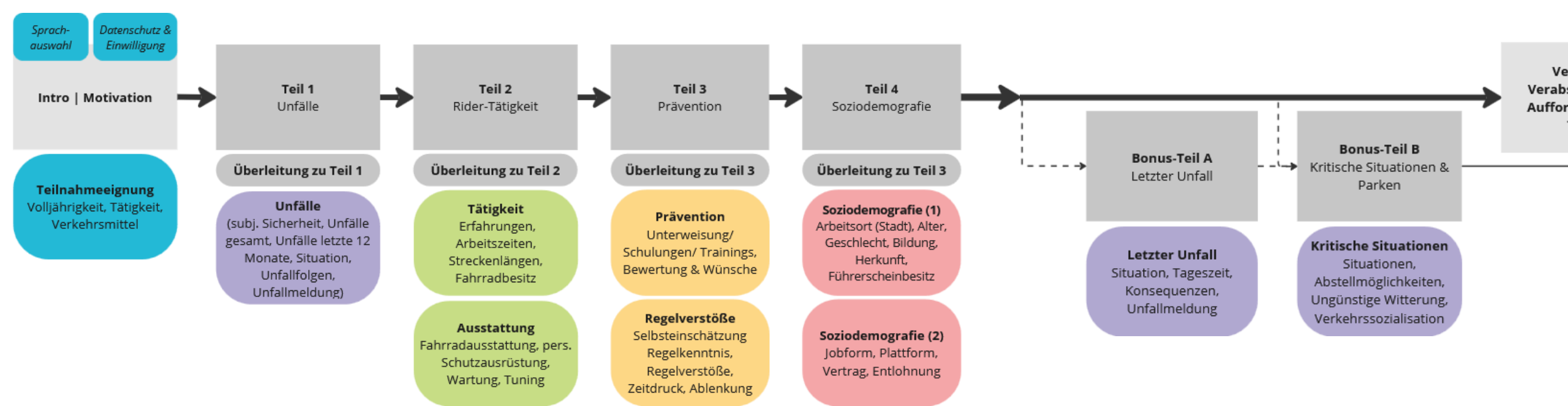
Tausend-Mann-Quote: Anzahl an meldepflichtigen Unfälle pro 1.000 Vollzeitäquivalenten (somit relativiert auf die Arbeitszeit einer Vollzeit-Beschäftigung)

Methodik

Explorative Online-Befragung (SoSciSurvey) zu Merkmalen der Rider*innen-Population, Unfallgeschehen, Regelverstößen und Verkehrsregelkenntnissen, und Präventionspotenzialen

- Befragungszeitraum vom 18.02.2026 bis 19.04.2026
- Deutschlandweit
- Rekrutierungs- & Teilnahmestrategien: Gutscheilverlosung, Mehrsprachigkeit, niedrige Teilnahmebarrieren, Multiplikatoren & Online-Kanäle

Struktur & Inhalte der Online-Befragung



Flyer-Aktion in deutschen Großstädten

YOUR JOB. YOUR SAFETY. YOUR VOICE.
DO YOU WORK AS A DELIVERY RIDER?



100% ANONYMOUS WIN 1 OF 50 20€ VOUCHERS 10 MINUTES

WE ARE RESEARCHING THE ROAD SAFETY OF DELIVERY RIDERS.
AND WE NEED YOUR HELP!

SCAN NOW & PARTICIPATE!



DVR  TUD|VPSY
Professur für Verkehrspsychologie

AVAILABLE IN: DEUTSCH | ENGLISH | हिन्दी | العربية | اردو | TÜRKÇE | ESPAÑOL

Delivery Work is risky.
Your voice counts!

Independent University research on delivery riders' safety.

- ✓ 100% anonymous
- ✓ No employer involved
- ✓ Chance to win one of 50 20€ coupons

Share your experience as a delivery rider
– it takes only a few minutes.



scan to participate:

Deutsch | English | हिन्दी | اردو | العربية | Türkçe | Español

Dresden University of Technology 



Quellen

Müller, A. (2024, Juni). EXPERTISE: Liefern in prekären Verhältnissen. Arbeitsbedingungen bei Lebensmittel- und Essenslieferdiensten in Berlin [Bericht]. ArbeitGestalten Beratungsgesellschaft mbH, Ahlhoff. <https://www.arbeitgestaltengmbh.de/assets/projekte/joboption-Berlin/Expertise-Liefern-in-prekaeren-Verhaeltnissen.pdf>

Boniardi, L.; Campo, L.; Prudenzi, S.; Fasano, L.; Natale, P.; Consonni, D. et al. (2024): Occupational Safety and Health of Riders Working for Digital Food Delivery Platforms in the City of Milan, Italy. In: La Medicina del lavoro 115 (5). <https://doi.org/10.23749/mdl.v115i5.16278>

Bousmah, M., Poperl, K., Gosselin, A., Delorme, S., Lienart, C., Desgrées du Loû, A., & Gubert, F. (2026). Gesundheit, Lebens- und Arbeitsbedingungen von Zustellern digitaler Plattformen in Frankreich: Bericht der SANTE-COURSE-Studie. Forschungsinstitut für Entwicklung (IRD).

Friedrich, M., Helm, I., Jost, R., Lang, J., & Müller, C. (2024). Gig-Work bei Lieferdiensten in Deutschland: Beschäftigung hat in den letzten Jahren stark zugenommen. IAB-Forum, 202404. <https://doi.org/10.48720/IAB.FOO.20240403.01>

Friedrich, M., Helm, I., Jost, R., Lang, J., & Müller, C. (2025). App-basierte Lieferdienste in Deutschland: Warum Menschen Gig-Work aufnehmen und meist schnell wieder beenden[Text/html]. IAB-Forum, 202504. <https://doi.org/10.48720/IAB.FOO.20250416.01>

Uhlving, V. M., Blom, J., Nævestad, T.-O., & George, C. (2025). How dangerous is it to be a bicycle courier? A study of factors influencing traffic safety for platform-based bicycle couriers in the food delivery sector. *TØI Report 2090/2024*.

Oviedo-Trespalacios, O., Rubie, E., & Haworth, N. (2022). Risky business: Comparing the riding behaviours of food delivery and private bicycle riders. *Accident Analysis & Prevention*, 177, 106820. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2022.106820>

Timko, P., & van Melik, R. (2021). Being a Deliveroo rider: practices of platform labor in Nijmegen and Berlin. *Journal of Contemporary Ethnography*, 50(4), 497-523.

Zimmermann, R. (2023, Mai 25). Schnelllieferdienste: Wie können Arbeitsunfälle verhindert werden? [Interview]. Deutscher Verkehrssicherheitsrat. <https://www.dvr.de/aktuelle-infos/interview-schnelllieferdienste>