

Ablenkung im Straßenverkehr

Die Wegwendung der Straßenverkehrsteilnehmer von Ihrer Aufgabe, sich regelkonform und sicher auf öffentlichen Wegen zu verhalten, ihre Ursachen, Gefahren und mögliche Maßnahmen

INFOS - POSITIONEN - EMPFEHLUNGEN

NR. 5
JAN 2018

Ablenkung: Bestandteil eines Kulturwandels

Geht es um die Sicherheit im Straßenverkehr, gehört die Ablenkung als überwiegend selbstinitiierte Wegwendung von der Fahraufgabe bei Fahrzeugführenden bzw. von der Verkehrsumgebung bei zu Fuß gehenden zu den meist zitierten Gefahren. Insbesondere steht die Nutzung des Mobiltelefons mit seinen kaum noch überschaubaren kommunikationstechnischen Anwendungen im Fokus der Debatte. Kaufkräftige automobiler Bevölkerungsguppen verfügen über bis zu drei Mobiltelefone gleichzeitig. Deren Nutzungshäufigkeiten und -dauern haben Wissenschaftler veranlasst, einen sozio-kulturellen Wandel zu postulieren. Dieser beginnt nicht erst bei dem Wunsch, stets erreichbarer Teil einer neuen digitalen Gemeinschaft zu sein, und hört bei dem Phänomen einer derart intensiven Nutzung, die dem abhängigen Verhalten einer substanzgebundenen Sucht gleicht, nicht auf. Zwar hat der Gesetzgeber inzwischen mit einer Novellierung des sog. Handy-Paragrafen der deutschen Straßenverkehrsordnung reagiert¹, allerdings bleibt die Regelungsarchitektur nach Überzeugung vieler Verkehrssicherheitsexperten weit hinter den mit der Neuregelung verbundenen Erwartungen zurück. Die Beschränkung auf das Verbot händischer Gerätenutzung bei gleichzeitiger Erlaubnis kurzer Blickhinwendungen zu Kommunikations- und Informationsmitteln erscheint wenig hilfreich und sendet ein ebenso falsches wie fatales Signal an die Autofahrer.

¹ Bundesgesetzblatt, Jg. 2017, Teil I Nr. 68, S. 3549-3554 / §23 StVO

Ablenkung und das Statistikdefizit

Die amtlichen Unfallursachenstatistiken unterscheiden zwischen Fahrfehlern der Fahrzeugführer (z. B. unangepasste Geschwindigkeit, Fehler beim Überholen, Fehler beim Abbiegen) und Ursachen, die in einer mangelhaften Fahrtüchtigkeit oder dem Fahrerzustand begründet liegen (Alkohol-, Medikamenten-, Drogeneinfluss, Krankheit, Müdigkeit und in einigen Ländern Ablenkung bzw. Unaufmerksamkeit). Ohne die Gefahren jedes einzelnen dieser Faktoren gegeneinander auszuspielen zu wollen, muss Ablenkung als gravierende Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit betrachtet werden. Alle verfügbaren Erkenntnisse über die verkehrs- und fahrerbezogenen Häufigkeiten von Ablenkung weisen darauf hin, dass die Dunkelziffern der Handyverstöße diejenigen der Trunkenheitsfahrten übersteigen [1,2]. Bei Unfällen mit Getöteten spielen Ablenkung bzw. Unaufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer eine größere Rolle als deren Alkoholisierung. Ein Fazit über aktuelle Datenquellen weltweit erlaubt es, etwa jeden zehnten Getöteten im Straßenverkehr auf Ablenkung zurückzuführen.

Dennoch ist die unfallstatistische Datengrundlage nicht ausreichend, die wenigsten Staaten führen Ablenkung in ihrer amtlichen Statistik. Zwar weisen Österreich und die Schweiz seit einigen Jahren die Unfallursache Ablenkung und Unaufmerksamkeit auf, aber eine Reihe methodischer Schwächen führt dazu, dass sie lediglich unter sorgfältiger Berücksichtigung einschränkender Bedingungen interpretiert werden sollte. Anders als Alkohol, Drogen und Medikamente ist Ablenkung nach einem Unfall nur schwer nachzuweisen. Zudem fehlt es an einer allgemein anerkannten operationalen Definition des Begriffs Ablenkung. Auch die mangelnde Abgrenzung bzw. Überschneidung der Begriffe Ablenkung und Unaufmerksamkeit führt zu weiterer Unschärfe. Dennoch gewinnt auch eine eingeschränkt gültige Ursachenstatistik ihren Wert in der Detailanalyse, da sie dazu beiträgt, wirkungsvolle Lösungen zur Vermeidung von Ablenkung zu entwickeln. Deshalb sollte die Devise gelten: Lieber eine unvollständige Statistik als gar keine Statistik. Dies gilt umso mehr für das verkehrsstarke Deutschland [3,4].

Häufigkeit der Ablenkung im Fahralltag

Die Forschung stellt bereits heute umfassende Kenntnisse zur Auftretenshäufigkeit der Ablenkung bei der Verkehrsteilnahme bereit. Die Zahlen weltweit schwanken zwar aus den verschiedensten regionalen und methodischen Gründen, aber das Gesamtbild ist unstrittig: Drei bis sechs Prozent aller Autofahrer [5,6] sind zu einem beliebigen Zeitpunkt auf der Straße mit von außen beobachtbarer wegwendender Aktivität anzutreffen – eine offenbar länderübergreifende Größenordnung. Fasst man alle möglichen Ursachen für bzw. Quellen der Ablenkung zusammen, ist festzustellen: eine motorisierte Verkehrsteilnahme ohne sicherheitsrelevante Wegwendung der Fahrzeuglenker existiert kaum. Drei Viertel der Autofahrer in Deutschland, Österreich und der Schweiz bestätigen die Ablenkung durch Technik im Fahrzeug, jeder Zweite gesteht ein, Handyverstöße zu begehen, ebenfalls jeder Zweite telefoniert während der Fahrt, 40% bedienen das Navigationssystem, 15% tippen Textnachrichten [6]. In der Art der Techniknutzung rangieren Telefonieren und Navigieren an erster Stelle, gefolgt von Formen der Text- und Bildkommunikation (WhatsApp, SMS, E-Mail, soziale Medien). Auch nicht-technikbezogene Ablenkungen wie Essen, Trinken und Rauchen oder

persönliche soziale Interaktion (z. B. Streit mit Mitfahrer) liegen in zweistelligen Größenordnungen, aber Letzteres relativiert sich an den Pkw-Besetzungsgraden, die bei 1,2 bis 1,4 liegen; Fahrer fahren am häufigsten allein.

Gefahren der Fahrerablenkung

Die aktuelle und bislang aufwändigste „Naturalistic Driving Study“ in den USA [7] erlaubt einen vertieften Einblick in die Unfallproblematik. Allgemein erhöht Ablenkung das Unfallrisiko um das Zweifache gegenüber der nicht abgelenkten Fahrt. Entgegen gern gepflegter Rechtfertigung weist das Sprechen am Telefon ein zweifach erhöhtes Risiko auf. Lesen und Schreiben (z. B. mit Tablet) erhöht das Unfallrisiko bereits um das 10-fache, der Wählvorgang sogar um das 12-fache. Wie auch eine Studie der Allianz [6] gezeigt hat: Praktisch alle Ablenkungsfaktoren gehen statistisch bedeutsam mit einem erhöhten Unfallrisiko einher. Für die Handy- und Navigationssystemnutzung ist der Zusammenhang zur Unfallrate am eindrucklichsten. Aber auch tiefer gehende Aspekte der Ablenkung, etwa das sporadische Überprüfen der eingehenden Kommunikation, ohne jedoch unmittelbar zu antworten, stehen mit höheren Unfallraten in systematischem Zusammenhang. Ablenkung durch verkehrsunrelevante optische Reize außerhalb des Fahrzeugs ist dagegen eine eher seltene Unfallursache. Das bestätigen zahlreiche Untersuchungen von großflächigen Werbeanzeigen, die ja speziell zu dem Zweck gestaltet werden, den Blick der Autofahrer auf sich und damit vom Verkehr abzulenken.

Das Gefahrenpotenzial von Ablenkung ergibt sich aus der Verlagerung manueller, visueller und kognitiver Leistungsanforderungen – allen voran der selektiven Aufmerksamkeit als der zentralen Anforderung der Verkehrsteilnahme – von der Fahraufgabe hin zu fahrfremden Aktivitäten. Dies gilt insbesondere für Wegwendungen, die eine hohe Gesamtbearbeitungsdauer sowie viele Einzelblicke von bis zu zwei Sekunden erfordern wie z. B. die Navigations- oder Bordcomputerbedienung. Dies bedeutet bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h innerhalb einer Sekunde einen „Blindflug“ von ca. 14 Metern. Insofern muss das Thema Ablenkung auch immer im Zusammenhang mit dem Fahrtempo gesehen werden – und je höher die Geschwindigkeit, desto höher ist auch die potenzielle Schadenhöhe. Die Folgen der Ablenkung sind hinlänglich bekannt: Sie resultiert in Wahrnehmungs-, Entscheidungs- und Handlungsfehlern und daraus folgenden Fahrfehlern. So wird das nutzbare Sehfeld eingeschränkt, die sog. periphere Wahrnehmung leidet, Autofahrer schränken ihren Blick vornehmlich auf die Fahrbahnmitte bzw. den vorausfahrenden Wagen ein, Spurhaltung, Geschwindigkeitskontrolle und Abstand verschlechtern sich, Sicherungsverhalten sowie Kontrollblicke leiden, Orientierungsblicke unterbleiben, kritische Situationen und sich anbahnende Verkehrskonflikte werden zu spät erkannt. Damit sollte auch deutlich geworden sein: Ablenkung ist kein motorisches Phänomen, sondern ein kognitiv beeinträchtigender Prozess, der letztlich die menschliche Informationsverarbeitungskapazität an die Ressourcenerschöpfung führt.

Gefährdet sind insbesondere männliche jüngere Fahrer sowie diejenigen, die pro Tag mehr Wege und Kilometer zurücklegen und nicht zuletzt diejenigen, die

berufsbedingt viel unterwegs sind. Zweifellos muss das Hauptaugenmerk der Verkehrssicherheitsarbeit aber auf den jungen Fahranfängern liegen, denn sie sind die bei weitem technik- und ablenkungsaffinste Gruppe im Straßenverkehr und weisen noch keine automatisierte Handlungsroutine auf. Jede Form der Ablenkung ist bei 18-24-Jährigen mit besonders erhöhten Unfallwahrscheinlichkeiten verbunden.

Zweiradfahrer und Fußgänger

Internationale Beobachtungen lassen vermuten, dass sich die Benutzung von Mobiltelefonen und weiteren mobilen Geräten durch Fußgänger und Zweiradfahrer in vergleichbar hohen Größenordnungen bewegt wie bei Autofahrern. Von welchem Gefährdungsrisiko hier auszugehen ist, lässt sich – trotz einer Reihe Regionalstatistiken z. B. von Verkehrsbetrieben – zurzeit allerdings nicht mit Sicherheit sagen. So sind der deutschen amtlichen Statistik bereits vor der Markteinführung von Mobiltelefonen relevante Häufigkeiten der Unfallkonstellation Fußgänger als Hauptverursacher von Straßenbahnunfällen zu entnehmen, während Unachtsames Betreten der Fahrbahn in Deutschland in den vergangenen Jahren auch rückläufige Tendenzen aufwies. Obwohl die Datenlage zu Ablenkung und Unfallrisiko bei nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern vertieft werden muss und präzise Gefährdungs- und In-Depth-Unfallanalysen fehlen, finden sich hier bereits nicht evaluierte Maßnahmen wie z. B. sprechende Busse, gepolsterte Laternenpfähle, Fußbodenampeln und getrennte Handy-Fußgängerspuren – alles Beispiele vermutlich gut gemeinter, aber laienhafter, überbordender Sicherheitsarbeit, die Fehlverhalten u. U. sogar befördert.

Empfehlungen für die Verkehrssicherheitsarbeit

Die Bekämpfung des Phänomens Ablenkung im Straßenverkehr und der damit verbundenen Gefahren bedarf einer kontinuierlichen, zielgruppenspezifischen, interdisziplinären Verbundstrategie. In der Gesamtbetrachtung sind aus verkehrspsychologischer Perspektive folgende Aspekte zu betonen.

Verkehrserziehung

Trotz der hohen Medienpräsenz und Kenntnis um die Gefahren nehmen Tätigkeiten, die zu Ablenkung im Straßenverkehr führen, nicht ab. Nicht nur junge Menschen gehen davon aus, Fahren und Techniknutzung ließen sich vereinbaren, sie würden ihr Smartphone nur in Situationen benutzen, in denen die Verkehrslage es erlaube – und unterliegen dabei aber einem trügerischen Sicherheitsgefühl. Die Präventionsarbeit muss hierauf reagieren und neue Wege der Ansprache prüfen, die über die Vermittlung der Gefährlichkeit hinausgehen. Kinder und Jugendliche beobachten ihre Eltern und wachsen oftmals mit deren Sorglosigkeit im Umgang mit fahrfremden Aktivitäten auf. Die Verkehrserziehung sollte schon in der Schule die Besonderheit der Thematik nahebringen. Sowohl in der Fahrausbildung als auch in der Fahrerlaubnisprüfung sollte dem Thema Ablenkung eine noch größere Beachtung geschenkt werden.

Verkehrsrecht

Die deutsche Straßenverkehrsunfallstatistik muss um die Unfallursache Ablenkung erweitert werden. Eine Harmonisierung der Kategorisierung, Erfassungsmethoden und polizeilichen Schulung auf europäischer Ebene ist dazu erforderlich. Zur Steigerung der Nachweis- und Objektivierbarkeit sowie der Entdeckungswahrscheinlichkeit von Ablenkungsfaktoren ist eine Diskussion um geeignete Maßnahmen ebenfalls auf EU-Ebene dringend erforderlich. Die in Deutschland kürzlich in Kraft getretene Gesetzesnovellierung, die lediglich auf das In-der-Hand-halten von Elektronik-Geräten abhebt und die kurze Blickzuwendung zu fahrfremden Techniken während der Fahrzeugführung gestattet, ist nicht sicherheitsförderlich. Die Novelle des österreichischen Kraftfahrzeuggesetzes, die mit Ausnahme von Freisprechen und Navigieren mittels verankerter Geräte die Nutzung aller weiteren Smartphone-Funktionen verbietet, weist aus Sicht der Verkehrspsychologie zumindest in die richtige Richtung, hoch beanspruchende Funktionalitäten zu unterbinden. Die österreichische Neuregelung zum Handyverstoß in der Probezeit wird begrüßt, denn sie führt zu einer verkehrspsychologischen Nachschulung, die Sicherheitspotenziale ausschöpft und eine realistische Gefährdungseinschätzung der jungen Fahrer befördert. Mehrfach durch Handyverstoß auffällig gewordene Fahrer außerhalb der Probezeit sollten einem Fahreignungsseminar zugewiesen werden; der von Verkehrspsychologen geleiteten Teilmaßnahme muss dabei ein besonderes Gewicht zukommen. Die Rechtslage ist hierzu anzupassen.

Fahrzeug- und Informationstechnik

Die ergonomische Bedienoptimierung sicherheitskritischer fahrfremder Techniken sollte nicht im Vordergrund der Diskussion stehen. Bislang existiert auch kein vernünftiges Informationsmanagement im Fahrzeug, das sich an der Beanspruchung des Fahrers orientiert. Vielmehr sollte der bereits begangene Weg vieler Hersteller, die Durchführung kritischer Aktivitäten (z. B. Zieleinstellung Navigator, Internetaufruf) im Fahrzustand zu unterbinden, weiterverfolgt werden. Die technischen Lösungen gegen Ablenkung dürfen sich nicht auf in der Hand gehaltene Geräte beschränken, sondern müssen jede Form der Bedienung einschließen. Durch Ablenkung verursachte Unfälle sind häufig Längsverkehrsunfälle. Spur- und Abstandshaltefunktionen sowie Notbremssysteme verfügen deshalb über ein hohes präventives Potenzial.

Autoren

Dr. Jörg Kubitzki
Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier
Dr. Thomas Wagner
Dr. Uwe Ewert
Dr. Christine Chaloupka-Risser
Prof. Dr. Ralf Risser

Impressum**Deutsche Gesellschaft für
Verkehrspsychologie
(DGVP)**

Geschäftsstelle:
Revaler Straße 100
10245 Berlin
Tel. 0 30/293 6339-22
Fax 0 30/293 6339-23

dgvp@dgvp-verkehrspsychologie.de
www.dgvp-verkehrspsychologie.de

Präsident:
Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier
(Berlin/München)
Vizepräsident:
Dr. Don DeVol (Erfurt)
Schatzmeister:
Dr. Martin Keller
(Valens, CH)
Schriftführer:
Dipl.-Psych. Jürgen
Brenner-Hartmann (Ulm)
Beisitzer:
Dr. Thomas Wagner
(Dresden)
Dr. Bettina Schützhofer
(Wien, A)
Dr. Peter Strohbeck-Kühner
(Heidelberg)

Nachdruck ohne Veränderungen
gestattet –Beleg erbeten

Literatur

- [1] Vollrath, M. (2017). 55. Deutscher Verkehrsgerichtstag. Referat. Goslar, 25.-27. Januar 2017.
- [2] Kubitzki, J. (2015). Mobiltelefone bitte jetzt abschalten. In Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), 53. Deutscher Verkehrsgerichtstag (S. 179-192). Köln: Wolters Kluwer.
- [3] Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.) (2017). 55. Deutscher Verkehrsgerichtstag. Empfehlungen (siehe www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de).
- [4] Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.). (2016). Ablenkung bei Fahrzeug Führenden. Beschluss vom 27.10.2016. Bonn: DVR.
- [5] Vollrath, M., Huemer, A.K., Teller, C., Likhacheva, A. & Fricke, J. (2016). Do German Drivers use their Smartphones safely? – Not really! Accident Analysis and Prevention, 96, 29–38.
- [6] Kubitzki, J. & Fastenmeier, W. (2016). Ablenkung durch moderne Informations- und Kommunikationstechniken und soziale Interaktion bei Autofahren. Unterföhring: Allianz Deutschland AG.
- [7] Dingus, T.A., et al. (2016). Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. Proceedings of the National Academy of Science of the United States of America, 113(10), 2636-2641.