

Weitere Informationen

ADAC e. V. (2020, Hrsg.). Ablenkung im Straßenverkehr. Standpunkt. Verfügbar unter https://assets.adac.de/image/upload/v1593676680/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/ablenkung-adac-sp_npozoe.pdf

Allianz (2016, Hrsg.). Ablenkung durch moderne Informations- und Kommunikationstechniken und soziale Interaktion bei Autofahrern. Verfügbar unter https://azt-automotive.com/_Resources/Persistent/c7b87f9eac416b56c32e99821fed3f53a845a1ad/Ablenkung%20durch%20moderne%20Informations-%20und%20Kommunikationstechniken%20%282016%29.pdf

BGHW (2020, Hrsg.). Fahrsicherheitstraining. FAQ Fahrsicherheitstraining - Fragen rund um das Fahrsicherheitstraining. Verfügbar unter <https://www.bghw.de/weiterbildung-services/fuer-sie-zusammengestellt/faq-haeufige-fragen-bghw/haeufige-fragen-zum-arbeitsschutz>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur & Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (2020, Hrsg.). 10 Prozent der Verkehrsunfälle werden durch Ablenkung verursacht. Kampagne „Runter vom Gas“. Berlin. Verfügbar unter <https://www.runtervomgas.de/>

DEKRA Unfallforschung (2016, Hrsg.). Fußgänger und ihr Nutzungsverhalten mit dem Handy/Smartphone in europäischen Hauptstädten. Eine Verkehrsbeobachtung. Stuttgart. Verfügbar unter <https://www.dekra-roadsafety.com/media/dekra-unfallforschung-fussgaenger-smartphone.pdf>

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (2020, Hrsg.). Sicherheitstrainings und -programme. Verfügbar unter <https://www.dvr.de/site/sht-shp.aspx>

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.; Unfallkassen & Berufsgenossenschaften (2020, Hrsg.). Eco Safety Trainings. Verfügbar unter <https://www.ecosafetytrainings.de/angebote/index.htm>

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (2017, Hrsg.). Silent Killer: Wie kann die Unfallgefahr „Ablenkung im Straßenverkehr“ verringert werden? Schriftenreihe Verkehrssicherheit, Nr. 20. Bonn. Verfügbar unter <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/dvr-schriftenreihe/Schriftenreihe-Verkehrssicherheit-20.pdf>

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (2013, Hrsg.). Abgelenkt? ... bleib auf Kurs! Schwerpunktaktion von UK, BG & DVR. Verfügbar unter <https://www.dvr.de/programme/kampagnen/ablenkung/>

Kubitzki, J. & Fastenmeier, W. (2016). Ablenkung durch moderne Informations- und Kommunikationstechniken und soziale Interaktion bei Autofahrern. Allianz AG. Unterföhring. Verfügbar unter <https://www.allianzdeutschland.de/wp-content/uploads/2018/10/allianz-ablenkungsstudie-2016.pdf>



Impressum

Herausgegeben von
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin
T +49(0)30 22 66 771-0
F +49(0)30 22 66 771-29
E info@dvr.de

und:
Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW)
M5, 7
68161 Mannheim
T +49(0)621 183-0
F +49(0)621 183-65919
E info@bghw.de

Autor:
Ulrich Süßner (BGHW)

Layout | Satz | Redaktion:
VKM · Verkehrssicherheit
Konzept & Media GmbH
Jägerstraße 67-69 · 10117 Berlin

Bildnachweis: Pixabay, DVR

© BGHW, DVR, 2021



Praxishilfen zur Verkehrssicherheit

Ablenkung im Straßenverkehr

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.

Einleitung

Jeder kennt es: Auto Fahrende, die während der Fahrt mit dem Smartphone am Ohr telefonieren, zu Fuß Gehende, die auf ihrem Weg über die Straße wie gebannt auf ihr Smartphone starren oder Rad Fahrende, die mit Musik auf den Ohren oder telefonierend selbstvergessen über die Kreuzung strampeln.

Ablenkung – also die Verlagerung der Aufmerksamkeit weg von der Hauptaufgabe zu konkurrierenden Tätigkeiten – ist attraktiv, weil die Straßenverkehrsteilnahme bzw. die Fahraufgabe leicht erscheint und daher Nebentätigkeiten als willkommene Abwechslung gelten. Und viele glauben leider, dass Multitasking machbar ist. Allerdings: Multitasking ist ein Mythos. Das Gehirn kann nicht gleichzeitig mehrere komplexe Tätigkeiten bewältigen. Sowohl die Teilnahme am Straßenverkehr, als auch Telefonieren, Chatten oder Musikhören sind komplexe Tätigkeiten.

Mehrere gleichzeitig zu bewältigende, komplexe Tätigkeiten zwingen das Gehirn, blitzschnell hin und her zu schalten. Dadurch ist die Aufmerksamkeit bei keiner der Tätigkeiten ausreichend lange und die Fehlerraten steigen deutlich. Wer im Straßenverkehr durch Multitasking abgelenkt ist, steigert sein Unfallrisiko daher um ein Vielfaches.

Es lassen sich drei Arten von Ablenkung unterscheiden:

- **visuelle Ablenkung:** Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen hin zum Navigationsgerät, Smartphone oder einem Plakat. Daraus resultieren Informationsverluste. Hindernisse oder die Veränderung der Straßenverkehrssituation werden zu spät bemerkt.
- **motorische Ablenkung:** Lenkrad wird losgelassen, „verrissen“ oder zumindest nicht mehr ausreichend feinfühlig bedient. Bedienungsfehler passieren, wenn z. B. die Bewegung beim Freiwischen der beschlagenen Frontscheibe die eigentliche Lenkbewegung überlagert.
- **mentale Ablenkung:** Abschweifende Gedanken oder starke Emotionen führen zu Fehlinterpretationen bzw. Fehlentscheidungen, da die Aufmerksamkeit auf die Verkehrssituation reduziert ist.

Eine besonders hohe Unfallgefahr besteht, wenn Ablenkung auf mehreren Ebenen geschieht: So ist jemand, der während der Fahrt mit dem Smartphone am Ohr telefoniert zugleich motorisch (Hand fixiert Gerät am Ohr) sowie mental abgelenkt (gedankliche Auseinandersetzung mit Gesprächsinhalt und Gesprächspartner/in).

Gefährdungen

Auch wenn Ablenkung als Unfallursache in den Unfallstatistiken nicht separat aufgeführt wird, so ist sie die Ursache für jeden zehnten Unfall mit Todesfolge auf deutschen Straßen. Bei 30 % aller Unfälle spielt Ablenkung zumindest eine Rolle – also bei knapp 800.000 für das Jahr 2020. Damit gehört Ablenkung zu den häufigsten Unfallursachen.

Ablenkungen provozieren Fehler. So erhöht sich das Unfallrisiko laut einer Studie um:

- das 12-Fache durch die visuelle Beanspruchung bei einer Telefonnummern-Eingabe,
- das 9-Fache durch Lesen oder Schreiben auf dem Tablet,
- das 9-Fache durch den Griff nach z. B. runtergefallenen Objekten im Auto,
- das 4,6-Fache durch die Bedienung von Bordgeräten wie Radio oder Klimaanlage,
- das 2,2-Fache beim Sprechen mit dem Smartphone in der Hand,
- das 2-Fache durch Essen und Trinken während der Fahrt.

Zwei Sekunden Blickabwendung – zugunsten eines Blicks auf Navi, Fahrzeug-Infotainment oder Smartphone – bedeuten eine Blindfahrt von:

- 18 Metern bei etwa 30 km/h,
- 30 Metern bei etwa 50 km/h,
- 60 Metern bei etwa 100 km/h.

Das gilt nicht nur für Auto Fahrende, sondern auch für Rad Fahrende: Trotz der niedrigeren Geschwindigkeit wird die Blickabwendung dann gefährlich, wenn eine einmündende Straße oder etwa Gleise gekreuzt werden.

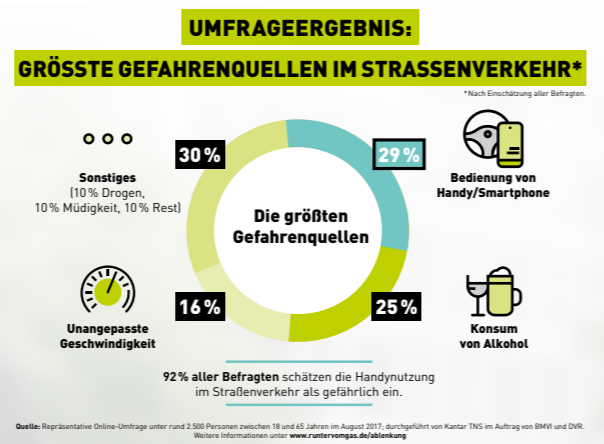


Nutzungsverhalten

Eine repräsentative Online-Umfrage des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) illustriert, dass 92 % aller Befragten die Nutzung des Smartphones als eine im Straßenverkehr gefährliche Handlungsweise einschätzen. Fast jeder Dritte (29 %) hält demnach das Bedienen von Mobiltelefonen während der Fahrt sogar für die größte Gefahrenquelle – vor dem Konsum von Alkohol (25 %) und dem Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit (16 %).

Dennoch ist die Nutzung von Mobiltelefonen im Straßenverkehr bei den Verkehrsteilnehmenden kein Einzelfall:

- 47 % aller Auto Fahrenden nutzen ihr Mobiltelefon während der Fahrt.
- 17 % der zu Fuß Gehenden nutzen beim Überqueren der Straße auf unterschiedlichste Weise ihr Smartphone.
- 10 % von insgesamt mehr als 7.000 beobachteten Rad fahrenden Schulkindern und Studierenden fahren mit Kopfhörern.



Maßnahmen und Handlungsmöglichkeiten

Informations- und Aufklärungskampagnen sind wichtig, um zu vermitteln, wie sich Ablenkung auswirkt. Zusätzlich sollte erklärt werden,

- dass das Gefährdungspotenzial von Ablenkung unterschätzt wird und der Bruchteil einer Ablenkungssituation zu einem Unfall führen kann. Viele kritische Situationen bleiben folgenlos, weil die übrigen Verkehrsteilnehmenden aufpassen;
- weshalb die Motivation für Nebentätigkeiten so übermächtig werden kann, weil etwa Verkehrsteilnahme eine automatisierte Routine ist;
- worin die vermeintlichen Gewinne der Nebentätigkeiten liegen (Zeit sparen, erreichbar sein, Beziehungen managen, Netzwerken können etc.) und wie diese ihren Verstärkungswert verlieren können.

Die Auswirkungen von Ablenkung sind in Trainings für Fahrrad oder Pedelec Fahrende ebenso wie in Trainings für Pkw-, Kleintransporter- oder Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer sprichwörtlich erfahrbar. Auch Simulator-Trainings können die aus Ablenkung resultierenden Gefahren vermitteln. Durch den im Simulator erzielbaren Perspektivenwechsel lässt sich überdies der Blickwinkel einer jeweils anderen Verkehrsteilnehmergruppe simulieren. Im Optimalfall – und das sollte der Anspruch sein – gelingt es, zusätzlich zur Betonung der Fahraufgabe, die Gewinne ablenkender Tätigkeiten zu demaskieren.

Auf der betrieblichen Ebene können organisatorische Festschreibungen dazu beitragen, die Unfallursache Ablenkung zu minimieren, ggf. in Kombination mit bestimmten technischen Features von Fahrzeug oder Smartphone:

- Unternehmensleitlinien sollten zeigen, dass auch aus Unternehmensperspektive die Fahraufgabe Priorität hat.
- In der Kommunikation mit Kunden und Geschäftspartnern sollte verdeutlicht werden, dass die Beschäftigten gehalten sind, während ihrer Fahrt auf das Telefonieren oder Lesen von E-Mails zu verzichten.
- Mit unternehmensseitigen Ablaufänderungen, die Stress und Zeitdruck minimieren, kann besonders wirksam gegen Ablenkung vorgegangen werden.
- Einschränkungen der Nutzungsmöglichkeiten mobilfunk- oder internetbasierter Funktionen im Fahrzeug – ggf. in Abhängigkeit des Fahrmodus – helfen, Unfälle zu vermeiden. Es ist technisch möglich, eingehende Nachrichten automatisch auf die Mailbox zu leiten, sobald Fahrbewegungen detektiert werden. Freisprecheinrichtungen können mit einer gut funktionierenden Sprachsteuerung die Gefahr reduzieren, sofern dem Verzicht auf das

Telefonieren während der Fahrt dringende betriebliche Belange entgegenstehen. Im Idealfall definiert das Unternehmen bei der Fahrzeugbeschaffung und -anmietung eine Ausstattung mit Fahrassistenzsystemen (FAS).

Betriebliche Mitfahrerinnen und -fahrer sind ein Sicherheitsgewinn. Die Anwesenheit von und Gespräche mit Beifahrenden reduzieren die Wahrscheinlichkeit, in kritische Verkehrereignisse verwickelt zu sein, da sich die Fahrenden für ihre Mitfahrenden verantwortlich fühlen.

Unter technischer Perspektive ist die Ausstattung von Fahrzeugen mit denjenigen FAS hilfreich, die die Fahraufgabe erleichtern, indem sie notwendige Parallelaufgaben abnehmen und dann eingreifen, wenn die Fahrenden augenscheinlich unachtsam oder abgelenkt sind. So sind FAS hilfreich, die

- die Fahraufgabe unter widrigen Bedingungen wie Nebel, Dunkelheit, Starkregen erleichtern (u. a. Lichtassistent, Adaptiver Fernlichtassistent, Nachtsichtassistent),
- die Navigation übernehmen, um die Fahrenden von der Parallelaufgabe der Routenführung zu entlasten,
- bei der Bahn- und Spurführung assistieren (u. a. Adaptive Cruise Control, Spurhalteassistent, Spurwechselassistent und Tote-Winkel-Warner, Stauassistent) und
- die im Falle einer möglichen Unaufmerksamkeit und Ablenkung eingreifen (Notbremsassistent).

Allerdings kann das Wissen um FAS das Fahrverhalten beeinflussen: Sei es, dass die Leistungsfähigkeit von FAS dazu missbraucht wird, sich in verstärktem Maße Nebenaufgaben zuzuwenden, oder dass ein übermäßiges Systemvertrauen dazu verleitet, die Grenzen der Fahrphysik auszutesten. Auch der Verlust von Fahrfertigkeiten ist denkbar, sodass ein Wechseln auf ein Fahrzeug ohne FAS möglicherweise zu nicht mehr beherrschbaren Situationen führen kann.

Mit einer weiter voranschreitenden digitalen Vernetzung im Fahrzeug, einer umfassenderen Nutzung von Mobilgeräten im Auto, der Zunahme von Bedienkonzepten „per Touch“ sowie der Möglichkeit, zukünftig auch mit „Over-the-air“-Updates die Fahrzeugbedienkonzepte zu aktualisieren und damit zu verändern, entstehen weitere Ablenkungsfaktoren. Auch diese sollten, ebenso wie die potenziellen Auswirkungen von FAS auf das Fahrverhalten, in betrieblichen Unterweisungen, Fahrerbesprechungen und Fahrsicherheitstrainings thematisiert werden.