



**Die Ablenkungen der Fahranfänger**  
Gregor Bartl  
Institut alles-fuehrerschein.at, Wien, Mai 2015

<b>Inhalt:</b>	<b>Seite</b>
1. Abstract	1
2. Einleitung	1
3. Stand der Forschung zu Ablenkung im Straßenverkehr	2
4. Ablenkung bei Fahranfängern in Österreich (Studie)	3
5. Empfehlungen	6
6. Literatur	7

## 1. Abstract

Aktuelle Studien belegen, Ablenkung im Straßenverkehr ist Unfallursache Nummer Eins. Neben einem Literaturüberblick wird in vorliegendem Bericht eine aktuelle österreichische Studie zum Thema Ablenkung beschrieben: Im Frühjahr 2015 wurden österreichweit 2.130 Fahranfänger im Zuge der verkehrspsychologischen Gruppengespräche zu diesem Thema innerhalb der Gruppe befragt. Handy telefonieren und Sms schreiben wird von Fahranfängern als ihre Hauptablenkung beim Fahren genannt (35%). 6,1% berichten, dass sie innerhalb der ersten im Durchschnitt 9 Monate nach Führerscheinerwerb einen Unfall durch Ablenkung verursacht haben. Das bedeutete, dass ca. jeder dritte verschuldete Unfall dieser Gruppe auf Ablenkung zurückzuführen ist. Weitere 19,4% berichteten, dass sie bereits einen Beinaheunfall wegen Ablenkung verursacht hatten. 5% hatten einen Sekundenschlaf.

## 2. Einleitung

Mit 38,3 % weist die Statistik Austria Unaufmerksamkeit / Ablenkung als Unfallursache Nummer Eins bei Unfällen mit Personenschaden aus. Auf weitere Studien zu diesem Thema wird im Literaturteil dieses Berichts eingegangen. Auch diese Studien kommen zum Schluss, dass Unaufmerksamkeit / Ablenkung heutzutage die größte Unfallgefahr darstellt.

Zunächst werden die aktuellen Studien, dann die gegenständliche Studie dargestellt.

### 3. Stand der Forschung zu Ablenkung im Straßenverkehr

Die aktuellste Studie wurde im März 2015 publiziert (Carney et al.). Forscher der Universität Iowa analysierten Unfälle junger Fahranfänger, die von eingebauten Kameras gefilmt wurden (Ltyx DriveCam in-vehicle video camera system). 1.691 Unfälle konnten analysiert werden. Das Alter der Fahrer lag zwischen 16 und 19 Jahren. Die Unfälle ereigneten sich zwischen August 2007 und Juli 2013. In 58% der Unfälle war der Fahrer unaufmerksam oder mit einer anderen als der Fahraufgabe beschäftigt. Diese Studie wurde von der American Automobile Association Foundation for Traffic Safety (AAAFoundation.org) finanziell unterstützt.

Folgende Ablenkungen konnten analysiert werden:

1. Interaktion mit Mitfahrern: 15 %
2. Handy: 12 %
3. Auf etwas im Fahrzeug schauen: 10%
4. Auf etwas außerhalb des Fahrzeuges schauen: 9%
5. Singen / Tanzbewegungen zu Musik: 8%
6. Sich pflegen / Schminken: 6%
7. Nach einem Gegenstand greifen: 6 %
8. Etc.

Einige Crash videos wurden auf youtube gestellt:

[https://www.youtube.com/watch?v=SDWmwxQ\\_NnY&feature=youtu.be](https://www.youtube.com/watch?v=SDWmwxQ_NnY&feature=youtu.be)

In Österreich werden seit dem Jahr 2012 Unfallursachen – einschließlich Ablenkung / Unaufmerksamkeit - von der Exekutive bei jedem Unfall mit Personenschaden erhoben. Es zeigt sich, dass Ablenkung / Unaufmerksamkeit die Unfallursache Nummer Eins ist (Statistik Austria):

Jahr 2012: 34,7%

Jahr 2013: 37,1%

Jahr 2014: 38,3%.

Diese Zahlen weisen darauf hin, dass es sich um ein wachsendes Problem handelt.

Die erste wesentliche Studie zum Thema Ablenkung als Unfallursache stammt aus England. Maycock (1995, 2002) vom TRL (Transport Research Laboratory) befasste sich in einer Befragungsstudie mit Unfallursachen. Es wurden nur männliche Fahrer befragt. Unaufmerksamkeit stellte sich dabei mit 24% als die relativ häufigste zum Unfall beitragende Ursache heraus.

In einer weiterführenden österreichischen Studie von Bartl & Hager (2006) bestätigte sich die Grundaussage von Maycock. Verkehrspsychologen führten in Kooperation mit der Bundesanstalt für Verkehr 2.128 persönliche Tiefeninterviews durch, wobei 852 verschuldete Sach- und Personenschadensunfälle von Männern und Frauen analysiert werden konnten.

Unaufmerksamkeit / Ablenkung stellte mit 35,6% die relativ häufigste Unfallursache dar. Diese 35,6% teilen sich folgendermaßen auf: 17,1% waren durch Gedanken abgelenkt, 4,6% durch Gespräche mit Mitfahrern, 4,3% durch das Handy, 3,9% durch Nebentätigkeiten wie Rauchen, Radio, etc., 2,8% durch unaufmerksames Schauen, 1,4% durch Kinder im Fahrzeug und 1,6% durch sonstige Ablenkungen.

Talbot, R. & Fagerlind, H., (2009) fanden heraus, dass in 32% der Unfälle, die in die SafetyNet Accident Causation Database aufgenommen wurden, zumindest ein Fahrer oder Fußgänger unaufmerksam oder abgelenkt war. Die SafetyNet Accident Causation Database beinhaltet 1.005 Unfälle. Diese Unfälle wurden durch sechs Unfallanalyse-Teams in folgenden Ländern (meist direkt vor Ort) aufgenommen: Deutschland, Italien, Niederlande, Finnland, Schweden, Vereinigtes Königreich.

In einer deutschen Meta-Analyse (Kühn & Gehlert, 2015), basierend auf 56 Publikationen, wurde das Ausmaß der Ablenkung bewertet. Diese Meta-Analyse wurde vom Gesamtverband Deutscher Versicherer (GDV) und der Technischen Universität Braunschweig durchgeführt. Folgende Rangreihung hinsichtlich der Stärke der Ablenkung ergab sich:

1. SMS schreiben / lesen: 69%
2. Handy bedienen: 62%
3. Navigation: 59%
4. Handy telefonieren: 47%
5. MP3-player Titelsuche: 47%
6. SMS senden: 44%
7. On-board-computer Verwendung: 34%
8. Mitfahrer: 33%
9. Radio Sendersuche: 17%
10. SMS Empfangen: 15%

Forscher der Universität Utah (Strayer et al., 2014, unterstützt durch die AAA Foundation for traffic Safety) fanden heraus, dass selbst sprachgesteuerte Interaktionstechnologien im Auto (sms etc.) zu einer signifikanten Ablenkung führen, obwohl die Fahrer hierbei die Hände weiterhin am Lenkrad halten können.

Zu einem vergleichbaren Resultat kamen deutsche Forscher (Paridon et al., 2015). Sprachgesteuertes Sms-Schreiben, wobei die Hände ebenfalls am Lenkrad verbleiben konnten, führte zu einer signifikanten Beeinträchtigung der Spurführung im Simulator-Experiment, verglichen mit einer Kontrollgruppe ohne Ablenkung. Die stärkste Beeinträchtigung zeigte sich, wenn die Versuchspersonen die Sms manuell tippten. Dies stellte eine weitere Versuchsbedingung dar.

Am University College London (Lavie et al., 2014; Rees et al., 1997) konnte mittels Kernspintomografie analysiert werden, dass der visuelle Kortex bei kognitiver Überlastung (schnelles Erkennen und Lesen von zweisilbigen Wörtern) in seiner Aktivität herunterfährt. Dieses Resultat wird von den Autoren als neurologisches Korrelat für die „Aufmerksamkeitsblindheit“ interpretiert (wenn man kognitiv stark gefordert ist, wird man „blind“ für optische Reize).

#### **4. Ablenkung bei Fahranfängern in Österreich (Studie)**

##### **Fragestellung**

In vorliegender Datenerhebung soll quantifiziert werden, welche Bedeutung verschiedene Ablenkungen bei Fahranfängern haben. Die Ergebnisse können in der

Aus- und Weiterbildung für die Gruppe der ohnehin überproportional gefährdeten Fahranfänger verwertet werden.

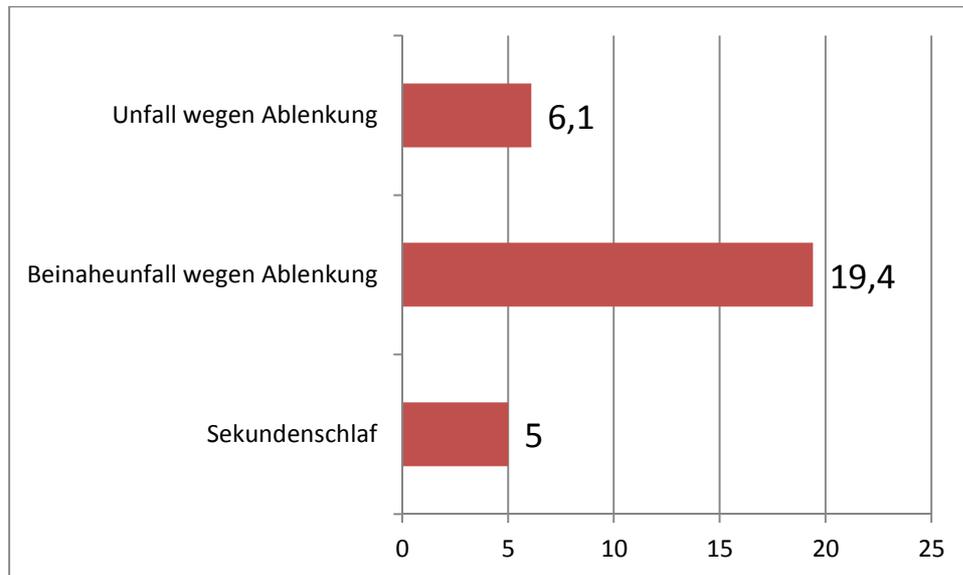
### **Methodik**

In Österreich müssen alle Fahranfänger seit dem Jahr 2003 im Rahmen der zweiten Ausbildungsphase u. a. an einem zweistündigen verkehrspsychologischen Gruppengespräch teilnehmen (§ 4a,b,c FSG). Dieses Gruppengespräch wird durchschnittlich neun Monate nach Erwerb der Lenkberechtigung besucht (Bartl & Hager, 2006). Speziell geschulte Psychologen leiten diese Seminare. Es wird in einer offenen Atmosphäre u. a. über bisherige Vorkommnisse der Fahranfänger gesprochen, um Lösungsstrategien für die Zukunft individuell zu entwickeln. In den Monaten März und April 2015 wurden diese Vorkommnisse für diese Studie von den Psychologen systematischer als sonst erfragt und festgehalten. Dabei ist anzunehmen, dass nicht alle Vorkommnisse berichtet werden. Auch wenn der Psychologe für eine offene Gesprächsatmosphäre sorgt, bleibt Scham in unterschiedlichem und unbekanntem Ausmaß, in der Gruppe darüber zu reden. Daraus ist zu folgern, dass die Zahl der tatsächlichen Vorkommnisse eher über als unter der Zahl der in dieser Studie berichteten Vorkommnisse liegt. In Bezug auf Unfälle, wurden sowohl Sach- als auch Personenschäden erfragt. Es wurde nicht differenziert. Dies ist dadurch zu rechtfertigen, zumal der menschliche Fehler, also die Ursache des Unfalls, eruiert werden sollte und nicht die Auswirkungen dieses Fehlers, welche zu einem vermutlich sehr großen Teil durch Zufälligkeiten determiniert sind.

6,1% dieser Population berichteten, bereits einen Unfall wegen Ablenkung verursacht zu haben, weitere 19,4% einen Beinaheunfall. 5% hatten auch schon einen Sekundenschlaf hinter dem Steuer. Siehe auch folgende Grafik.

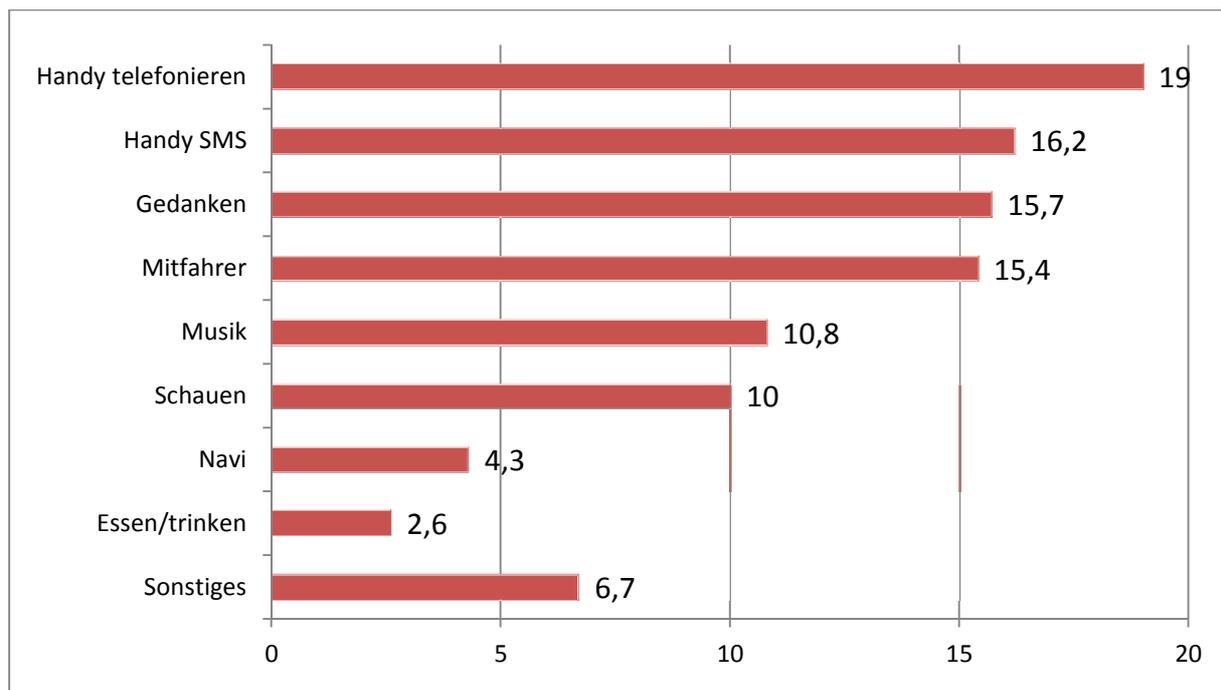
349 Fahranfänger wurden aus dieser Population zusätzlich befragt, ob sie überhaupt schon Unfälle verschuldet haben. Demnach haben 18,9% bereits Unfälle verursacht. Somit ist ca. jeder dritte verschuldete Unfall auf Ablenkung zurückzuführen (18,9 geteilt durch 6,1 ergibt ca. 3)

**Berichtete Vorkommnisse beim Autofahren. Angaben in Prozent: (n=2.130 Sach- und Personenschadensunfälle von Fahranfängern, Datenquelle: verkehrspsychologische Gruppengespräche)**



Darüber hinaus wurden die Teilnehmer gefragt, welche ihre Hauptablenkung beim Fahren sei. Laut Selbstwahrnehmung der Fahranfänger führt hierbei eindeutig das Handy, gefolgt von in Gedanken verloren und Ablenkungen durch Beifahrer (Details siehe folgende Grafik).

**Welche ist Ihre Hauptablenkung beim Autofahren? Angaben in Prozent: (n=2.130 Fahranfänger, Datenquelle: verkehrspsychologische Gruppengespräche)**



## 5. Empfehlungen

Ablenkung im Straßenverkehr ist ein eher neues Phänomen und zugleich ein wachsendes. Maßnahmen gegen Ablenkung sind bislang in Relation zu dem gefährlichen Ausmaß (38,3% aller Unfälle mit Personenschaden) als gering zu bewerten. Dringender Handlungsbedarf scheint gegeben.

Es wird empfohlen, in die praktische Fahrprüfung standardisierte Ablenkungsaufgaben einzubauen. Nur wenn es geprüft wird, wird es auch unterrichtet. Ablenkung nur im Fahrschulunterricht vorzuschreiben, ist zu wenig. Ein Beispiel für eine Ablenkungsaufgabe bei der Fahrprüfung wäre folgendes: In einer kritischen Verkehrssituation wird der Kandidat angewiesen, eine Nebentätigkeit im Auto durchzuführen, z.B. die irrtümlich eingeschaltete Heckscheibenheizung abzdrehen. Es ist selbstverständlich nicht Gegenstand der Prüfung, ob der Kandidat die Nebentätigkeit ausführen kann, sondern ob er die richtigen Prioritäten dabei setzt. Wenn er die Nebentätigkeit gleich in der kritischen Verkehrssituation ausführt, ist es als Fehler zu werten. Wenn er zuerst die kritische Fahrsituation bewältigt und die Nebentätigkeit erst ausführt, wenn die Situation unkritisch ist, hat er richtig priorisiert. Vorher festzulegende, österreichweit einheitliche Ablenkungsaufgaben müssen transparent, lebensnah und den Fahrlehrern bekannt sein. Dadurch können bzw. müssen die Fahrlehrer die Fahrschüler darauf vorbereiten. Dabei soll eine Auseinandersetzung mit der Unfallursache Nummer Eins im Straßenverkehr in die Ausbildung getragen werden. Wichtig ist die genaue Standardisierung. Ein Wort zu viel und der Sinn der Übung geht verloren. Wenn z.B. der Prüfer das Wort "jetzt" verwendet, ist die Ablenkungsaufgabe sinnlos. Der Kandidat soll eigenständig priorisieren.

Gleichfalls ist zu empfehlen, das Thema Ablenkung in die diesbezüglich wohl brachliegenden verpflichtenden Berufsfahrerweiterbildungen einzubringen. In diesem Fall ist ebenfalls nach einem standardisierten Konzept vorzugehen, um einen größtmöglichen Erfolg zu gewährleisten.

Im Rahmen des Verkehrspsychologischen Gruppengesprächs (zweite Ausbildungsphase) ist zwar im allgemeinen vorgeschrieben, dass typische Unfallursachen teilnehmeraktiv zu besprechen und Lösungsstrategien zu erarbeiten sind, aber es müsste seitens des Gesetzgebers für eine konkrete Durchführung gesorgt werden.

Neueste Forschungsergebnisse sollten dabei die Grundlage für teilnehmeraktive Übungen sein, bei denen die Teilnehmer selbst Phänomene wie „Aufmerksamkeitsblindheit“ und „Veränderungsblindheit“ erleben können, um zu den richtigen Überzeugungen zu gelangen, bzw. um konkrete Lösungsstrategien umzusetzen. Auf diese Weise soll insbesondere die gefährliche „Multitasking-Illusion“ richtiggestellt werden. Sich auf die Fahraufgabe zu konzentrieren ist primär eine Frage der Motivation, weniger eine Frage des Wissens oder des Könnens. Das bedeutet zusammengefasst, dass an der Motivation zum richtigen Verhalten gearbeitet werden muss.

Paaver et al. (2013) evaluierten den Effekt von psychologischen Seminaren zum Thema Impulsivität während der Fahrausbildung in Estland. Die durchführenden

Psychologen erarbeiteten mit den Fahrschülern nicht allgemeine Einstellungen, sondern konkrete Verhaltensstrategien gegen impulsgeleitetes Verhalten. Für dieses psychologische Seminar standen nur 2 Std. zur Verfügung. Dennoch waren die Teilnehmer am psychologischen Seminar innerhalb des ersten Jahres nach der Fahrprüfung in signifikant weniger passive Unfälle sowie tendenziell weniger aktive Unfälle involviert, und sie begingen signifikant weniger Geschwindigkeitsübertretungen als die Teilnehmer der Kontrollgruppe ohne psychologischem Seminar. Das zeigt einerseits, welches Potential selbst in einer Kurzintervention liegt und andererseits, dass diese Kurzintervention wohl nur dann erfolgreich ist, wenn dabei standardisiert und fokussiert am Thema gearbeitet wird. In diesem Beispiel aus Estland wurde am Thema Impulsivität gearbeitet. Ebenso ist zu erwarten, dass man mit gleichem Erfolg am Thema Ablenkung arbeiten kann, sofern dies durch hoch qualifiziertes Personal mit eine standardisierten Programm durchgeführt wird.

#### **Lit.:**

**Bartl, G. & Hager, B.** (2006a): Evaluation von L 17 und Fahrprüfung. Institut alles-fuehrerschein.at, Wien, [www.alles-fuehrerschein.at/publikationen](http://www.alles-fuehrerschein.at/publikationen)

**Bartl, G. & Hager, B.** (2006b): Unfallursachenanalyse bei PKW-Lenkern (car accident cause analysis). Institut alles-fuehrerschein.at, Wien, [www.alles-fuehrerschein.at/publikationen](http://www.alles-fuehrerschein.at/publikationen)

**Carney, C., McGehee, D., Harland, K., Weiss, M. & Raby, M.,** (March 2015). Using Naturalistic Driving Data to Assess the Prevalence of Environmental Factors and Driver Behaviors in Teen Driver Crashes. 607 14th Street, NW, Suite 201, Washington, DC 20005, AAAFoundation.org <https://www.aaafoundation.org/using-naturalistic-data-assess-teen-driver-crashes>

**Lavie, N., Beck, D. M. & Konstantinou, N.** (2014). Blinded by the load: attention, awareness and the role of perceptual load. Philosophical Transactions of the Royal Society B: Biological Sciences, 369: 20130205

**Maycock, G.** (1995): Driver sleepiness as a factor in car and HGV accidents. TRL Report 169. Crowthorne: TRL Limited.

**Maycock, G.** (2002): Novice driver accidents and the driving test. TRL Report 527. Crowthorne: TRL Limited, p 28.

**Kühn, M. & Gehlert, T.,** (2015). Ablenkung durch Informations- und Kommunikationssysteme. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Wilhelmstraße 43/43G, 10117 Berlin, [www.gdv.de](http://www.gdv.de), [www.udv.de](http://www.udv.de)

**Paaver, M.; Eensoo, D.; Kaasik, K.; Vaht, M.; Maestu, J.; Harro, J.** (2013) Preventing risky driving: A novel and efficient brief intervention focusing on acknowledgement of personal risk factors. Accident Analysis and Prevention 50, 430– 437.

Bartl, G. (2015) Die Ablenkungen der Fahranfänger, Wien, [www.alles-fuehrerschein.at](http://www.alles-fuehrerschein.at)

**Paridon, H.; Hofmann, St. & Schreiber, F.** (2015). Manuelle versus sprachgesteuerte Bearbeitung von SMS während einer Autofahrt: Effekte auf Leistung, Beanspruchung und physiologische Parameter. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 61, Nr., 1, S. 28-32.

**Rees, G., Frith, C., & Lavie, N.** (1997). Modulating irrelevant motion perception by varying attentional load in an unrelated task. Science, 278 (5343),1616-1619.

**StatistikAustria,**

[http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/verkehr/strasse/unfaelle\\_mit\\_personenschaeden/index.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/unfaelle_mit_personenschaeden/index.html)

**Strayer, D.L.; Turill, J.; Coleman, J.R.; Ortiz, E.V. & Cooper, J.M.,** (2014). Measuring Cognitive Distraction in the Automobile II: Assessing In-Vehicle-Based Interactive Technologies. 607 14th Street, NW, Suite 201, Washington, DC 20005, AAAFoundation.org

**Talbot, R. & Fagerlind, H.,** (2009). Exploring inattention and distraction in the SafetyNet accident causation database. Proceedings of the First International Conference on Driver Distraction and Inattention, 28-29 September 2009, Gothenburg, Sweden. <https://dspace.lboro.ac.uk/dspace-jspui/bitstream/2134/6265/1/PUB576%20Exploring%20inattention%20and%20distraction.pdf>