



## **Müdigkeit contra Aufmerksamkeit - Der potenzielle Unfallener steckt in jedem von uns: Unaufmerksamkeit**

Dr. Gregor BARTL, Wien  
www.alles-führerschein.at

### **Abstract**

**36% aller Unfälle werden durch Unaufmerksamkeit verursacht. 14% der Unfälle passieren wegen Schnellfahrens und 10% wegen zu geringem Sicherheitsabstand. Die Gründe sind hauptsächlich Stress und Gedankenlosigkeit. Disziplinlosigkeit bzw. negative Emotionen wie Aggression, Risikofreudigkeit, Angeberei spielen eine geringere Rolle.**

### **Fragestellung**

In österreichischen und internationalen Unfallstatistiken sind zum überwiegenden Teil nur Personenschadensunfälle dargestellt. Diese werden mit Unfallumständen in Verbindung gebracht und darauf aufbauend werden Verkehrssicherheitsmaßnahmen ausgearbeitet.

Die viel größere Anzahl von Unfällen sind aber Sachschadensunfälle. Diese werden in Österreich nicht systematisch erfasst und ausgewertet. Dadurch wird ein enorm hohes Potenzial an Erkenntnissen für die Verkehrssicherheitsarbeit nicht genutzt.

Ein weiterer Mangel ist, dass nur offensichtliche Unfallumstände (Alkohol, Schnell fahren, Abstand...) und nicht die tiefer liegenden genauen Unfallursachen erfasst werden (warum z.B. zu schnell oder zu knapp aufgefahren usw.).

Um Verkehrssicherheitsmaßnahmen punktgenau erarbeiten zu können, wären Erkenntnisse über tiefer liegende Unfallursachen sowohl von Personenschadensunfällen, aber vor allem auch von der weit größeren Zahl von Sachschadensunfällen nützlich.

## **Methode**

2.128 persönliche standardisierte Interviews wurden von den Psychologen des Instituts Gute Fahrt österreichweit durchgeführt. Dabei konnten 852 Verkehrsunfälle vertieft analysiert werden. Es handelte sich nur um verschuldete Unfälle. Die meisten Unfälle resultieren aus mehreren Faktoren. Es wurde jeweils die in erster Linie zum Unfall führende, also die finale Ursache exploriert. Erstmals liegen nun österreichische Ergebnisse zu den Unfallursachen vom leichten Sachschaden bis zum Personenschaden vor.

## **Ergebnisse**

Überraschend ist, dass nicht Disziplinlosigkeit oder negative Emotionen, die beim Auto fahren ausgelebt werden, in erster Linie zu Unfällen führen. Verkehrsunfälle sind somit nicht nur Angelegenheit von Randgruppen mit hoher Risikobereitschaft, sondern der potenzielle Unfalllenker lauert in jedem von uns - einfach wenn man unaufmerksam ist.

36% aller Unfälle werden durch Unaufmerksamkeit verursacht. 14% der Unfälle passieren wegen Schnellfahrens und 10% wegen zu geringem Sicherheitsabstand. Die Gründe sind hauptsächlich Stress und Gedankenlosigkeit.

Auffallend ist, dass die österreichischen Autofahrer glauben, dass durchschnittlich 29% aller Unfalllenker alkoholisiert seien. In Wahrheit sind es ca. 6%. Einseitige Verkehrssicherheitskampagnen für Randthemen lenken von den wesentlichen Unfallursachen ab.

In folgender Liste werden die explorierten Unfallursachen nach Häufigkeiten gereiht: Das Hauptergebnis: 36% aller Unfälle waren primär durch Unaufmerksamkeit verursacht. Die Ursachen für die Unaufmerksamkeit waren ablenkende Gedanken (17% aller Unfälle), mit Mitfahrern reden (4,6% aller Unfälle), Handy telefonieren (4,3% aller Unfälle), Nebentätigkeiten (3,9% aller Unfälle) usw. Aber auch für den „besten Fahrer“ bleiben ca. 9% Restrisiko, wie plötzlich Wild auf der Fahrbahn, technisches Gebrechen, Unvorhersehbares...

<b>Primäre Unfallursachen aus der Sicht des Unfallverursachers</b>	
<b>1. mangelnde Aufmerksamkeit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch Gedanken abgelenkt: 17%</li> <li>• Durch Gespräche im Auto abgelenkt: 4,6%</li> <li>• Handy telefonieren: 4,3%</li> <li>• Nebentätigkeiten: 3,9%</li> <li>• Optisch abgelenkt: 2,8%</li> <li>• Durch mitfahrendes Kind abgelenkt: 1,4%</li> <li>• Sonstige Ablenkungen: 1,6%</li> </ul>	<b>36%</b>
<b>2. Situationsunangepasste Geschwindigkeit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wegen Stress und Eile: 6,5%</li> <li>• wegen Gedankenlosigkeit: 4,2%</li> <li>• „Rasen“ wegen Frust, Ärger, Angeberei, Spaß etc.: 3,3%</li> </ul>	<b>14 %</b>
<b>3. falsche Situationseinschätzung aufgrund mangelnder Fahrerfahrung mit dieser Situation</b>	<b>14%</b>
<b>4. falscher Sicherheitsabstand</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wegen Gedankenlosigkeit: 4,9%</li> <li>• wegen Stress und Eile: 4,1%</li> <li>• wegen Ärger, Stärke erleben, Emotionen etc.: 1,0%</li> </ul>	<b>10%</b>
<b>5. Überforderung durch eine zu schwierige Situation</b>	<b>7%</b>
<b>6. Müdigkeit</b>	<b>5%</b>
<b>7. Alkohol bzw. Drogen</b>	<b>5%</b>
<b>8. Restrisiko: äußere nicht bzw. kaum vorhersehbare Umstände (technischer Defekt, Blendung, Wild...)</b>	<b>9%</b>
<b>100 %</b>	

Etwa jeder dritte Österreicher verursachte innerhalb der letzten fünf Jahre einen Unfall, auch wenn es nur ein Parkschaden war (Junge signifikant mehr). Die Unfallwahrscheinlichkeit steigt mit der Kilometerleistung.

Die meisten Unfälle ereigneten sich während des „Nachmittags-Tiefs“ um ca. 15 Uhr und direkt zu Mittag – also nicht zu den Hauptverkehrszeiten. Die schwersten Unfälle waren jedoch in der Nacht. An Samstagen (Freizeit) und Montagen (Arbeitsstress) kam es zu tendenziell mehr Unfällen.

Bei jüngeren Fahrern war die Unfallursache „falsche Situationseinschätzung wegen mangelnder Erfahrung mit derartigen Situationen“ signifikant überrepräsentiert. Auch negative Emotionen, die direkt und eher bewusst durch die Fahraufgabe ausgelebt wurden, waren bei Jungen häufiger Unfallursache: Risikofreudigkeit, Angeberei, stärker sein wollen, etc. Diese Emotionen führten verstärkt zu Alleinunfällen.

## **Internationale vergleichbare Studien**

Lediglich in Großbritannien wurde vor einigen Jahren eine ähnliche Befragungsstudie durchgeführt. Auch diese Studie von G. Maycock des TRL (Transport Research Laboratory) kam zu demselben Ergebnis: In erster Linie war Unaufmerksamkeit für die Unfälle verantwortlich.

## **Empfehlungen**

### *FAHRERAUS- UND WEITERBILDUNG*

Die aktuellen Forschungsergebnisse sollten systematisch in die Fahreraus- und Weiterbildung einfließen, um Bewusstseinsbildung zu schaffen. Insbesondere bei Berufsfahrern ist durch Bewusstseinsbildung bezüglich der eigenen geistigen Verfassung ein bislang unterschätztes Unfallreduktionspotenzial ableitbar. Die didaktischen Methoden müssen allerdings teilnehmeraktiv sein. Vorträge sind für dieses Thema gänzlich ungeeignet. Es geht nicht um Wissen, sondern um Überzeugung und Selbsterkenntnis (eigenes Erleben und somit Spüren der Aufmerksamkeitsunterschiede). Die Kursleiter müssen über die Fähigkeit verfügen, die Lernenden zu motivieren, das im Seminar Erlebte in die Alltagspraxis zu transferieren.

### *ÖFFENTLICHKEITSARBEIT*

Öffentlichkeitskampagnen sollten diesen Umstand berücksichtigen und statt / bzw. in Ergänzung zu „Geh' vom Gas, bleib am Leben“, sollten Plakate „Konzentriere dich, bleib am Leben“ verkünden.

### *STRASSENRAUMGESTALTUNG FÜR ABSTANDVERHALTEN*

Ein großes Potenzial wird in Straßenraumgestaltung gesehen, die geistig aktivierend wirkt. Insbesondere können spezielle Bodenmarkierungen zum richtigen Abstandverhalten motivieren. Derzeit fehlt es an einladenden Möglichkeiten auf Autobahnen den Abstand zum vorderen Fahrzeug selbst zu überprüfen. Fixe Punkte in der Landschaft sind jeweils nur seitlich gegeben und gerade bei hoher Geschwindigkeit sind diese seitlichen Fixpunkte für eine Abstandsschätzung sehr ungenau und vor allem eben nicht einladend. Ideal sind Schatten von Brücken über die gesamte Fahrbahn. Dem nachempfunden sollen mehrere hintereinander liegende

dünne (deutlich dünner als eine Haltelinie) Querstreifen, die vom davor fahrenden Auto direkt überfahren werden zum bequemen Anwenden der Sekundenmethode einladen. Begleitet von blauen Schildern mit der Aufschrift „2 Sek.“ auf beiden Seiten der Fahrbahn, wird aus dieser einfachen Straßenraumgestaltung ein praktischer Service für den Autofahrer und eine Bewusstseinskampagne. Der Charakter ist einladend, nicht bevormundend.

Somit ist dieser Vorschlag auch nicht zu verwechseln mit den vereinzelt fix auf österreichischen Autobahnen aufgetragenen Winkeln samt Hinweisschild, wonach jeweils 2 Winkeln zwischen ein Fahrzeug passen sollten. Dieser fix vorgegebene Abstand entspricht ausschließlich einem 2 Sekunden Abstand bei 130 km/h und nimmt die Eigeninitiative und Eigenaktivität des Fahrers. Die vorgestellte Straßenraumgestaltung hat den Vorteil, dass somit die Straße konzentrationserhöhend wirkt und gleichzeitig wird Bewusstseinsbildung betreiben. Selbstverständlich müsste eine Vorher- Nachher-Evaluation samt informativer Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt werden.

#### STRASSENRAUMGESTALTUNG SPURFÜHRUNG

Seitenlinien, welche die Fahrbahn scheinbar verengen (bei unveränderter physischer Straßenbreite) und dadurch die subjektive Risikowahrnehmung erhöhen, können ebenfalls zu erhöhter Aufmerksamkeit führen. Je gefährlicher eine Straße eingeschätzt wird, desto aufmerksamer und sorgsamer fährt man. Auch durch doppelte Sperrlinie in Tunnels, die weiter auseinander liegen, könnte der Effekt der optischen Verengung erzielt werden, wodurch zu erwarten ist, dass der Fahrer automatisch mehr Aufmerksamkeit auf die Spurführung richtet, statt auf ablenkende Tätigkeiten oder Gedanken.

#### STRASSENRAUMGESTALTUNG „SHARED SPACE“

Selbstverständlich scheint auch die Reduzierung der Verkehrszeichen in kleineren Ortschaften, wie in zwei holländischen Orten exemplarisch durchgeführt, dazu geeignet, die Aufmerksamkeit des Fahrers auf das Verkehrsgeschehen zu erhöhen. (siehe [www.shared-space.org](http://www.shared-space.org))

## Literatur

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

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

## CV Dr. Gregor BARTL, alles-fuehrerschein.at, Wien

- ❖ Jahrgang 1962, Studium der Psychologie an der Universität Wien (Mag. Phil. 1990, Dr. rer. nat. 1995)
- ❖ Seit 1990 Verkehrspsychologe
- ❖ Seit 2003 Gesellschafter und Geschäftsführer Instituts Gute Fahrt
- ❖ Seit 2008 Geschäftsführer der alles-fuehrerschein.at GmbH
- ❖ Grundlagenforschung ca. 70 Publikationen: Experimentelle Studien zu Alkoholbeeinträchtigung beim Fahren und zur Psychophysiologie des Schnellfahrens sowie empirische Arbeiten bezüglich Unfallursachenanalyse, Evaluationen von Verkehrssicherheitsmaßnahmen (z.B. Probeführerschein, Mehrphasenausbildung, L 17...) Verkehrsverhaltensanalysen, Motiv- und Meinungsforschung.
- ❖ Leitung der EU-Projekte: "DAN" (Evaluation von Maßnahmen nach Fahrerlaubniserwerb); "Andrea" (Evaluation der Nachschulungen in Europa); "MERIT" (Grundlagen für EU-Richtlinie betreffend Fahrlehrerausbildung) und ab 2007 "HERMES" (Optimale Didaktik insbesondere Coaching in der Fahrausbildung). Mitarbeit in EU-Projekten "promising" (ungeschützte Verkehrsteilnehmer), "Advanced" (Fahrtechniktrainings) und ab 2008 „ERIC“ (E-learning).
- ❖ Entwicklung und Leitung von Seminaren im Bereich "human factors" mit Schwerpunkt Risikomanagement für Berufsfahrer, Fahranfänger, Einsatzfahrer sowie Fahrprüfer und mit Schwerpunkten in Coaching, Rhetorik und Verkehrsverhaltenslehre für Fahrlehrer, Instruktoren sowie Psychologen.
- ❖ Ausbilder für Verkehrspsychologen, Gutachter und Nachschulungstrainer gemäß FSG.
- ❖ Mitinitiator der österreichischen Mehrphasenfahrausbildung
- ❖ Mitglied im Österreichischen Verkehrssicherheitsbeirat
- ❖ Ausbildung in Psychotherapie (KIP)
- ❖ Einer von zwei Leitern der Fahrlehrerausbildung am WIFI Wien

[www.alles-fuehrerschein.at](http://www.alles-fuehrerschein.at)