

A stylized illustration of a person with short, spiky hair, looking down at a smartphone held in their hand. The person is wearing a dark jacket. The illustration is rendered in a light teal color against a white background. A large, dark teal shape, resembling a stylized letter 'A' or a similar geometric form, is overlaid on the illustration, partially obscuring the person's face and the phone. The text is centered within this dark teal shape.

Ablenkung im Straßenverkehr

Ablenkung im Straßenverkehr

(Un-)Aufmerksamkeit und Ablenkung – wovon sprechen wir überhaupt?

Aufmerksamkeit setzt sich aus Informationsaufnahme, Informationsverarbeitung und Gedächtnisleistung zusammen. Auch 10- bis 14-Jährige müssen im Straßenverkehr – sei es beim Zufußgehen, beim Radfahren oder bei der Benützung von Trendsportgeräten – viele Reize verarbeiten (Umfang), zwischen den Reizen unterscheiden (Umschaltfähigkeit), die Aufmerksamkeit verteilen (Distribution) und sich auf wichtige Reize konzentrieren (Konzentration). **Unaufmerksamkeit** ist eine Reduktion der Aufmerksamkeit, z.B. bei Übermüdung.

Von **Ablenkung** spricht man hingegen, wenn es – beabsichtigt oder unbeabsichtigt – zu einer Verlagerung der Aufmerksamkeit von der Hauptbeschäftigung weg, hin zu einem Ereignis, Objekt oder einer anderen Aktion kommt, sodass die ursprüngliche Tätigkeit nicht mehr angemessen ausgeführt werden kann (nach Lee, Young & Regan, 2009).¹

Mythos Multitasking

Multitasking ist die Fähigkeit, mehrere Aufgaben gleichzeitig zu bewältigen. Für die Wahrnehmung und Verarbeitung von Informationen sowie die motorische Umsetzung in eine Reaktion sind visuelle, auditive, kognitive und motorische Ressourcen notwendig. Wenn diese Ressourcen für andere Tätigkeiten abgezweigt werden, stehen sie nicht mehr in vollem Umfang für die Fortbewegung im Straßenverkehr zur Verfügung (Modell der multiplen Ressourcen nach Wickens).²

Im Straßenverkehr sind 600 bis 800 Mio. Bit an Informationen zu finden. Bis zu 40 Bit pro Sekunde können von unserem Gehirn verarbeitet werden. Braucht ein Mensch z.B. 25 Bit/sec zum Hören, weil er telefoniert, verbleiben für das Auge nur noch 15 Bit/sec. Das hat zur Folge, dass die Informationsaufnahmekapazität (für optische Reize) beschränkt ist.

Durch diese multiple Stimulation kommt es also zu einer Einschränkung der mentalen Verarbeitungskapazität des Gehirns. Es kommt zur sogenannten **Unaufmerksamkeitsblindheit**, worunter man das Nicht-Wahrnehmen von Objekten versteht. Umgelegt auf den Straßenverkehr bedeutet dies, dass man bestimmte Dinge um einen herum nicht mehr wahrnimmt.

Einige wenige Menschen, sogenannte „Supertasker“, sind zu erfolgreichem Multitasking in der Lage. Warum Supertasker zu einer derartigen Höchstleistung fähig sind, ist bislang unbekannt. Prinzipiell ist es jedoch möglich, die eigene Multitaskingfähigkeit zu trainieren (Routine zu entwickeln) und ein Stück weit zu verbessern. Mehr als zwei Aufgaben gleichzeitig zu bewältigen, bleibt jedoch den Supertaskern vorbehalten.³

1 Lee, J.D., Young, K.L. & Regan, M.A. (2009). Defining driver distraction. In: Regan, M.A., Lee, J.D. & Young, K.L. (Hrsg.): Driver distraction: Theory, effects and mitigation, 191-213. Boca Raton: CRC Press.

2 Wickens, C. D. (2002). Multiple resources and performance prediction. Theoretical issues in ergonomics science, 3(2), 159-177.

3 Müller-Jung (2010). Multitasking ist ungesund. <http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/debatten/digitales-denken/resultat-der-hirnforschung-multitasking-ist-ungesund-1967880.html> (Stand: 19. Mai 2018).

Quellen von Ablenkung

Ablenkung ist eine der häufigsten Unfallursachen im Straßenverkehr. In Österreich ist sie gemeinsam mit Unaufmerksamkeit für mehr als ein Drittel aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden verantwortlich (2016: 37,6%), 2016 wurde jeder dritte bis vierte tödliche Unfall (28,7%) vermutlich durch Ablenkung verursacht (Statistik Austria). Eine groß angelegte amerikanische Untersuchung zeigte 2016 auf, dass in 68% der Fälle die Fahrerin bzw. der Fahrer unmittelbar vor dem Unfall abgelenkt war. Die meisten älteren Studien wiederum gehen von deutlich geringeren Zahlen aus (5 bis 20%), was laut SWOV, dem niederländischen Institut für Verkehrssicherheitsforschung, unter anderem auf unterschiedliche Definitionen von Ablenkung sowie unterschiedliche Methoden der Risikoschätzungen zurückzuführen ist. Internationale Daten weisen jedenfalls darauf hin, dass ein Großteil der Verkehrsteilnehmenden – sei es beim Lenken eines Pkw, beim Zufußgehen oder beim Fahrradfahren – mit ablenkenden Tätigkeiten beschäftigt ist.⁴

Zur Ablenkung können sämtliche Objekte, Personen, Ereignisse und Tätigkeiten führen. Diese können in der Person selbst liegen, aber auch außerhalb entstehen. Während einige Quellen von Ablenkung von den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern beeinflussbar sind, wie z.B. die Verwendung von Mobiltelefonen, hat man auf andere keinen Einfluss, wie z.B. auf auffällige Werbeplakate. Zumeist stehen ablenkende Objekte, Personen, Tätigkeiten oder Ereignisse nicht mit der eigentlichen Aufgabe, nämlich der sicheren Verkehrsteilnahme, in Zusammenhang.

Ablenkung kann verschiedene bzw. mehrere Sinneskanäle betreffen: Ablenkung kann visuell (Lesen einer Textnachricht), motorisch (Schreiben einer Textnachricht), kognitiv (Tagträumen) oder auditiv (Musik hören) erfolgen. Oft tritt auch eine Kombination dieser Typen auf. Das Verfassen einer Textnachricht am Mobiltelefon betrifft beispielsweise die visuelle, motorische und kognitive Ablenkung. Ergebnisse aus sogenannten „Naturalistic Driving“-Studien deuten darauf hin, dass Nebentätigkeiten wie das Verfassen einer Textnachricht, die eine längere Abwendung der Augen vom Straßenverkehr zur Folge haben, die größte Gefahr darstellen.⁴ Dies ist insofern nicht verwunderlich, als ca. 90% aller fahrrelevanten Informationen visuell aufgenommen werden.⁵ D.h., dass auch Fußgängerinnen und Fußgänger verstärkt mit abgelenkten Kfz-Lenkerinnen und -Lenkern rechnen müssen.

Die häufigsten Ablenkungen im Straßenverkehr

Bis 2011 war überhöhte Geschwindigkeit unangefochten Nummer eins der Unfallursachen auf Österreichs Straßen. Die stetig steigende Nutzung von Smartphones in den letzten Jahren hat jedoch dazu beigetragen, dass sich heutzutage die meisten Verkehrsunfälle infolge von Unachtsamkeit bzw. Ablenkung ereignen. Wurden Mobiltelefone früher vorwiegend zum Telefonieren und SMS-Schreiben verwendet, ist das Anwendungsspektrum heutiger Smartphones ein bei weitem größeres – und das auch im Straßenverkehr. Neben Navigationsfunktionen, sei es beim Lenken eines Kfz oder als Fußgängerin bzw. Fußgänger, Video-Telefonie und E-Mail-Verwaltung werden Mobiltelefone immer häufiger auch als Musikmedium genutzt. Dank Smartphones und Kopfhörern muss auf dem Weg zur Schule bzw. in die Arbeit auf die Lieblingsmusik nicht mehr verzichtet werden. Ablenkung spielt somit nicht nur beim Lenken eines Kfz eine ursächliche Rolle, auch alle anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sind davon betroffen.

⁴ SWOV (2017a). Distraction in Traffic. Factsheet. <https://www.swov.nl/en/facts-figures/factsheet/distraction-traffic> (Stand 26. März 2018).

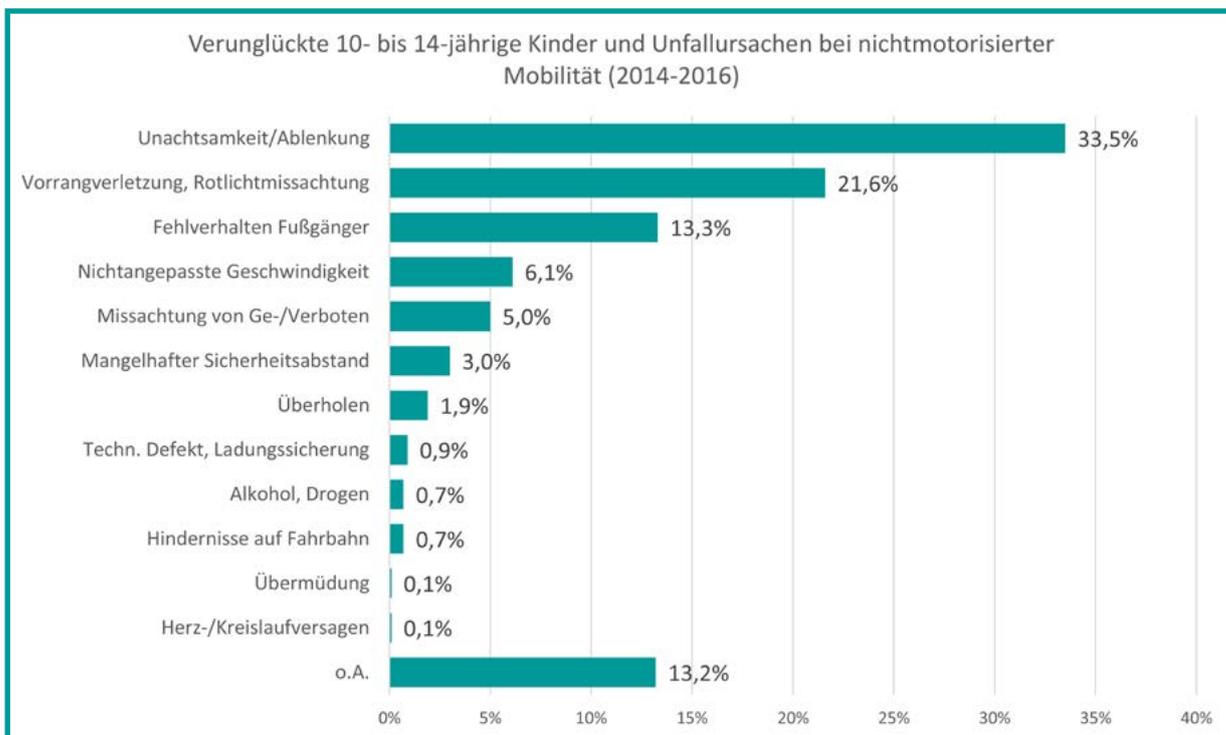
⁵ Kaba, A. & Klemenjak, W. (1993). Informationsaufnahme und Informationssysteme im Straßenverkehr. Lebensraum Verkehr. Kleine Fachbuchreihe des KfV, 29.

In Amerika ist der Anteil von Fußgängerinnen und Fußgängern, die bei Straßenverkehrsunfällen getötet wurden, während sie ihr Mobiltelefon verwendeten, von weniger als 1% (2004) auf 3,6% (2010) gestiegen.⁶

In einer vom KfV im Jahre 2015 durchgeführten Repräsentativerhebung zum Thema Ablenkung im Straßenverkehr⁷ wurden von Fußgängerinnen und Fußgängern „Gedanken nachhängen“ (87%), „intensives Gespräch mit Begleitperson führen“ (86%), „einen Anruf annehmen“ (80%), „jemanden anrufen“ (70%) und „in der Tasche stöbern/etwas suchen“ (61%) als die häufigsten (zumindest gelegentlichen) Nebentätigkeiten beschrieben. Von Radfahrerinnen und Radfahrern hingegen wurden in diesem Zusammenhang „Gedanken nachhängen“ (73%), „trinken“ (40%), „intensives Gespräch mit Begleitpersonen“ (39%), „nach etwas greifen bzw. suchen“ (26%) und „einen Anruf annehmen“ (19%) als häufigste Nebentätigkeiten genannt.

Die Situation der 10- bis 14-Jährigen

Die Mobilität von Kindern und Jugendlichen nimmt mit steigendem Alter zu. Gerade mit dem Wechsel von der Volksschule in eine weiterführende Schule ist auch eine Erweiterung des Aktionsradius, in dem sich die Schülerinnen und Schüler eigenständig bewegen, verbunden. Die folgende Grafik beinhaltet einen Überblick über die durchschnittlich in den Jahren 2014 bis 2016 als Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Lenkerinnen und Lenker nicht motorisierter Fahrzeuge verunglückten Schulkinder (10 bis 14 Jahre) in Österreich. In diesem Zusammenhang sei jedoch darauf hingewiesen, dass die Unfallursache zwar auf eine Beteiligte bzw. einen Beteiligten des Unfalls zutrifft, dies jedoch nicht zwingend das verunglückte Kind sein muss.



Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: KfV

6 SWOV (2017b). Phone use by cyclists and pedestrians. Factsheet. <https://www.swov.nl/en/facts-figures/factsheet/phone-use-cyclists-and-pedestrians> (Stand 26. März 2018).

7 unveröffentlicht

Wie diese Zahlen zeigen, verunglückten in den Jahren 2014 bis 2016 33,5% der 10- bis 14-jährigen Schülerinnen und Schüler als Fußgängerinnen bzw. Fußgänger und Lenkerinnen bzw. Lenker nichtmotorisierter Fahrzeuge durch Unachtsamkeit bzw. Ablenkung im Straßenverkehr. Auch wenn davon ausgegangen werden kann, dass es sich dabei zum Teil auch um Unaufmerksamkeit bzw. Ablenkung von beispielsweise Kfz-Lenkerinnen und -Lenkern handelte, darf der Anteil an Unfällen mit unaufmerksamen bzw. abgelenkten Kindern und Jugendlichen dennoch nicht außer Acht gelassen werden.

In einer qualitativen Studie der GfK Austria GmbH im Auftrag des KfV (2018) zum Thema Ablenkung bei 10- bis 14-Jährigen sehen Eltern sowie Pädagoginnen und Pädagogen das Smartphone als größte Ablenkung in dieser Altersgruppe. Laut den Pädagoginnen und Pädagogen sind bereits 10-Jährige zu 99% mit einem Smartphone ausgestattet.⁸

Für Personen, die durch den ständigen Blick auf ihr Smartphone so stark abgelenkt sind, dass sie ihre Umgebung kaum noch wahrnehmen, gibt es mittlerweile auch eine eigene Bezeichnung, sie werden „Smombies“⁹ genannt. Dieses Wort wurde 2015 im Auftrag des Langenscheidt-Verlags sogar zum „Jugendwort des Jahres“ in Deutschland gewählt, wodurch auch der hohe Stellenwert dieser Thematik zum Ausdruck kommt.

Dass die Ablenkung im Straßenverkehr durch die Nutzung eines Mobiltelefons unabhängig davon besteht, ob die Kinder Erfahrung im Umgang mit Mobiltelefonen oder beim Überqueren von Straßen haben, zeigte eine Untersuchung von Stavrinou et al. (2009).¹⁰ Und auch auf den Mythos Multitasking wurde bereits verwiesen. Limbourg (1998) gibt außerdem zu bedenken, dass sich die Konzentrationsfähigkeit durch zu viel Fernsehen, Computerspiele und Reizüberflutung zunehmend verschlechtert und sich auch 8- bis 12-Jährige zu leicht ablenken lassen würden, was wiederum zu einer Verringerung der Verkehrssicherheit führe.¹¹

Die häufigsten Ablenkungen im Straßenverkehr

Die Folge von Ablenkung jeglicher Art ist die unzureichende Kapazität, verkehrsrelevante Informationen zeitgerecht aufnehmen bzw. verarbeiten zu können. Eine verzögerte Reaktion, eine geringere Fahrzeugkontrolle, verringertes Situationsbewusstsein, verminderte Entscheidungsfindung sowie ein erhöhtes Unfallrisiko zählen nach Lee et al. (2009) zu den möglichen Folgen von Ablenkung.

Bei der Handynutzung am Schulweg bzw. generell im Straßenverkehr ergeben sich laut einer vom KfV beauftragten Studie (2017)¹² zahlreiche Gefahren für die Schülerinnen und Schüler.¹³ Anstatt auf die Straße und den Verkehr zu achten, schauen sie beim Zufußgehen häufig auf das Handy und verlassen sich beispielsweise auf die grüne Ampel, ohne sich noch einmal zu vergewissern, dass auch tatsächlich keine Gefahr beim Überqueren des Schutzweges besteht. Kinder und Jugendliche schauen am Fußweg teilweise auch auf das Handy von Anderen.

8 Buchebner, C. & Gutmayer, A. (2018). Qualitative Studie zur Ablenkung bei 10- bis 14-jährigen Kindern. Eine Studie von GfK Austria GmbH im Auftrag des KfV.

9 Kofferwort aus den Begriffen „Smartphone“ und „Zombie“.

10 Stavrinou, D., Byington, K.W. & Schwebel, D.W. (2009). Effect of Cell Phone Distraction on Pediatric Pedestrian Injury Risk. *Pediatrics* Feb. 2009, Vol. 123 (2), 179-185.

11 Limbourg, M. (1998). Überforderte Kinder im Straßenverkehr. Welche Forderungen stellt die Kinderpsychologie an das Zivilrecht? Vortrag beim Verkehrsgerichtstag in Goslar. <https://www.uni-due.de/~qpd402/alt/texte/ml/Goslar.html> (Stand 23.März 2018).

12 Hauger, G., Fian, T. & Nagler, M. (2017). Erhebung zur Ablenkung von 10- bis 14-Jährigen im Schulumfeld. Eine Studie der TU Wien im Auftrag des KfV.

13 Beobachtet wurden ausschließlich individuelle Fortbewegungsarten (zu Fuß, Fahrrad, Scooter usw.).

Die häufig beobachtbare Handynutzung von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr ist mitunter auch dadurch begründet, dass sie bei einem Handy-Verbot während des ganzen Schultages ihr Handy davor und danach intensiv nutzen wollen, was zu einer verstärkten Ablenkung am Hin- und Rückweg führt. Bei der Verwendung von Kopfhörern kommt hinzu, dass die Umgebungsgeräusche nicht wahrgenommen werden. Und auch bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel kann die Handynutzung negative Folgen haben. So kommt es auf dem Weg zur Haltestelle zu erhöhtem Zeitdruck oder es besteht die Gefahr, dass die Schülerinnen und Schüler so in die Handynutzung vertieft sind, dass sie es verpassen, rechtzeitig auszusteigen.

Hagenzieker (2014) stellte bei abgelenkten Fußgängerinnen und Fußgängern fest, dass sie Verkehrsregeln teilweise nicht einhalten und generell ein unsicheres Verhalten im Straßenverkehr zeigen. Längere Reaktionszeiten, das Übersehen relevanter Objekte und ein Schnellerwerden (beim Musikhören) bzw. ein Langsamerwerden (beim Telefonieren) sind mögliche Folgen. Auch abgelenkte Radfahrerinnen und Radfahrer hielten laut der Autorin Verkehrsregeln nicht ein bzw. zeigten auch sie ein allgemein unsicheres Verhalten im Straßenverkehr. Sie sind langsamer unterwegs, hören Radklingeln bzw. Hupen teilweise nicht, übersehen relevante Objekte, und auch bei dieser Gruppe wurden längere Reaktionszeiten beobachtet.¹⁴

Auch in einer Untersuchung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) aus dem Jahre 2012 geht hervor, dass sich die Reaktionszeiten von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden, die Musik über Kopfhörer hören, während sie am Straßenverkehr teilnehmen, deutlich verlängern. Bereits bei leiser Musik kann sich laut DGUV die Reaktionszeit um die Hälfte erhöhen, wodurch auch das Unfallrisiko im Straßenverkehr ansteigt.¹⁵

Die folgenden Übungen und Unterrichtseinheiten zeigen Ihnen Möglichkeiten auf, das Thema Ablenkung und Unaufmerksamkeit gemeinsam mit Schülerinnen und Schülern zu thematisieren.

14 Hagenzieker, M. (2014). Distraction among bicyclists and pedestrians. Vortrag im Rahmen des OECD/ITF Seminars "Impact of Distracted Driving and Fatigue on Road Safety", Paris, 15. April 2014.

15 Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IAG) (2012). Aufmerksamkeit und Kopfhörer im Straßenverkehr. Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (DGUV): Berlin.