



Bericht zum GSV-Forum „Ablenkung“

Ablenkung ist mittlerweile die häufigste Unfallursache. 37% aller Unfälle mit Verletzten und Toten gehen auf dieses Konto. Die Formen der Ablenkung während der Fahrt sind vielfältig: Telefonieren, SMS schreiben, Mails lesen und beantworten, das Navigationsgerät bedienen, Streit mit dem Beifahrer etc.

Wir fühlen nicht, dass wir abgelenkt sind

Thomas Stottan, Gründer und CEO von AUDIO MOBIL, zeigte in seinem Statement ein Video, das die Ablenkung im Auto deutlich vor Augen führte: Eine Telefonnummerneingabe etwa über den sogenannten Kombischalter, der eigentlich die Sicherheit erhöhen soll, ruft bereits sekundenlange Ablenkung hervor. Gefährlich ist, dass man die eigene Ablenkung nicht fühlt. Bereits bei zwei Sekunden Ablenkung fährt man in der Stadt rund 30 Sekunden blind. Obwohl das Risiko allen Autoherstellern bewusst ist, gibt es immer mehr elektronische Dienste im Auto, da der Kunde auf diese nicht mehr verzichten will. Die meisten Hersteller setzen daher auf Sprachsteuerung, mit der die Gefahr der Ablenkung definitiv kleiner, aber noch immer vorhanden ist.

Technische Systeme im Auto haben Aufholbedarf

Stottan sieht die Informations- und Kommunikationstechnologie (ICT) als Treibstoff der Zukunft oder „Mobilität 3.0“. Die individuelle Vernetzung macht die Fortbewegung künftig effizienter. Die dominante Rolle des Autos verschiebt sich, das Auto ist nur mehr ein Teil des gesamten Mobilitätssystems. BMW ist mit seinen Modellen i3 und i8 ein Vorreiter bei intermodalen Mobilitätskonzepten. Der Markt für Auto-ICT-Lösungen ist jedenfalls attraktiv, 150 Milliarden € Umsatzvolumen in Europa werden prognostiziert. Ab 2015 werden in Europa Fahrzeuge ohne „Connectivity-Funktion“ nicht mehr ausgeliefert. Der Fahrzeugbestand wird sich in den folgenden zehn Jahren nicht nur drehen, sondern von derzeit 340 Millionen Fahrzeuge bis 2045 auf 500 Millionen anwachsen. Dazu kommt, dass sich neue Technologien immer schneller durchsetzen. Das Automobil hatte in 60 Jahren 50 Millionen Nutzer erreicht, bei sozialen Netzwerken wurden 100 Millionen Nutzer in 9 Monaten erreicht. Der Mensch wird mit immer mehr Technologien und Features konfrontiert, obwohl dessen Aufnahmekapazität konstant bleibt. Stottan: „Im Jahr 2000 wurde die vom Menschen verarbeitbare Grenze überwunden.“ Stottan kritisiert, dass der Gesetzgeber Ablenkungen kaum einschränkt. Einzig das Telefonieren mit dem Handy ohne Freisprecheinrichtung ist verboten, SMS schreiben z.B. schon nicht mehr. Das durchschnittliche Cockpit hatte 1983 sieben Funktionen, 2010 waren es bereits 38 Funktionen. Auch Dienste wie Wikipedia, Whatsapp etc. können mittlerweile im Auto genutzt werden. Stottan stellte auch konkrete Ergebnisse der HMI (Human Machine Interface)-Testreihe vor: Nach der NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) sollten die Augen für die Eingabe des Navigationsziels nicht länger als 12 Sekunden am Display sein. Diesen Wert schafft kein Autohersteller. Beim Anruf aus dem digitalen Telefonbuch konnte der Zielwert von 12 Sekunden am Display hingegen teilweise eingehalten werden. Ablenkung ist aber nicht nur ein Problem für Autofahrer. Telefonierende Radfahrer oder SMS-schreibende Fußgänger, die Kreuzungen queren, stellen ebenfalls ein erhebliches Problem dar. Stottan: „Sogar Blinde haben mittlerweile Unfälle mit

Fußgängern, die abgelenkt sind“. Zusammenfassend stellte Stottan fest, dass die Komplexität durch die Mobilität 3.0 steigt und die Humanisierung der Technik das Ziel sein muss.

Technik soll dem Menschen nutzen

Der Humanisierung der Technik schloss sich Othmar Thann, Geschäftsführer des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, an: „Nicht der Mensch soll der Technik dienen. Technik soll dann eingesetzt werden, wenn es den Menschen tatsächlich etwas bringt“. Der Straßenverkehr muss human gestaltet und an diejenigen angepasst werden, die es am schwersten haben, an ihm teilzunehmen.

Einem wegschauenden Fahrer kann die fehlerverzeihende Straße nicht helfen

Die Straße selbst kann zur Lösung des Ablenkungsproblems auch nicht mehr viel beitragen, berichtete Klaus Schierhackl, Vorstand der ASFINAG. Autobahnen und Schnellstraßen würden ohnehin längst „fehlerverzeihend“ gebaut. Schierhackl: „Wenn der Fahrer wegschaut, lässt sich das durch nichts kompensieren!“ Dennoch muss gegen die vielen Ablenkungsunfälle etwas unternommen werden. In erster Linie liege es aber an der eigenen Disziplin. Selbst Profirennfahrer bekommen Anweisungen nur in speziellen Streckenabschnitten, damit sie nicht zu sehr abgelenkt werden.

Stottan empfiehlt, die Ablenkung etwas differenzierter und zwar als physikalische und psychische Ablenkung zu sehen. Die physikalische Ablenkung kann eher in den Griff bekommen werden als die psychische, die auch schwer nachgewiesen werden kann.

Ablenkung betrifft alle Verkehrsteilnehmer

Bernhard Wiesinger, Leiter der ÖAMTC-Interessenvertretung, stellte internationale Beispiele zum Thema vor: In Portland im Bundesstaat Oregon sprengen die Busse zu Fußgängern z.B. so: „Fußgänger, der Bus biegt ab.“ Damit reagieren die USA auf handysüchtige Fußgänger, die auf der Straße lieber Facebook als den Verkehr checken. In Seattle wurde festgestellt, dass 15% von 1100 erfassten Fußgängern mit ihrem Handy beschäftigt waren, während sie über eine viel befahrene Kreuzung liefen. In Holland hatten 17% der Radfahrer ein elektronisches Gerät bei sich. Mit diesen Beispielen machte Wiesinger deutlich, dass Ablenkung alle Verkehrsteilnehmer betrifft. Wiesinger kritisiert den zu starken Fokus von Auto und Handy beim Thema Ablenkung. Wobei natürlich das Handy in der Hand rechtlich leichter zu erfassen ist, als die Eingabe eines Zieles im Navigationssystem. Sollten nun die Strafen fürs Telefonieren mit dem Handy ohne Freisprecheinrichtung erhöht oder gar ein Vormerkdelikt werden, würde damit das Problem der Ablenkung nicht gelöst werden. Wiesinger tritt daher für eine breite Bewusstseinsbildung ein. Information ist dazu sicher der erste Schritt.

Othmar Thann will nur Maßnahmen, wenn das Risiko wirklich unfallkausal ist. Er bezweifelt, dass das Gespräch mit der Ehefrau oder das Essen einer Wurstsemmel wirklich für einen Unfall verantwortlich sein kann. Unfallkausal ist es, wenn nur eine Hand zum Lenken bleibt und daher Fahrmanöver nicht mehr korrekt durchgeführt werden können, weshalb das Verbot, ohne Freisprecheinrichtung zu telefonieren, durchaus sinnvoll ist. Kommunikation

kann nicht einfach unterbunden werden, aber das Risiko gehört minimiert. Die Grenze muss dort sein, wo das Unfallrisiko erkennbar steigt.

Rechtliche Rahmenbedingungen werden dringend benötigt

Stottan bezweifelt, dass der Gesetzgeber so schnell wie die Technik sein kann. Die Technologie muss sich an die Situation anpassen. AUDIO MOBIL hat ein innovatives Bedienkonzept entwickelt, das deutlich weniger ablenkt als herkömmliche Systeme. Es wird aber noch 10-15 Jahre dauern, bis die Autoindustrie solche Systeme einsetzen wird. Stottan fordert, Handy-Telefonieren im Auto überhaupt zu verbieten oder sich etwas einfallen zu lassen, wie man es möglichst gefahrlos bedienen kann. Außerdem fehlen ihm die rechtlichen Rahmenbedingungen für solche Bedienkonzepte. Schließlich besteht ein beträchtliches Investitionsrisiko, wenn die Autoindustrie in ein innovatives Bedienkonzept investiert und ein Land beschließt, dieses System nicht anzuerkennen.

Mario Rohrer, Generalsekretär der GSV und Moderator der Veranstaltung, erwähnte als positiven Beitrag zur Risikominimierung eine Shell Company Rule: Mitarbeiter, die gerade im Auto unterwegs sind, sind nicht erreichbar und Anrufende werden darauf hingewiesen.

Wiesinger sieht erste Erfolge, die sichere Sprachsteuerung setzt sich durch. Dennoch überfordert die rasante technologische Entwicklung viele Menschen. Da gibt es bereits Probleme beim Einschalten der Klimaanlage, wenn es niemand vorgezeigt hat. Ältere Menschen sind tendenziell öfter mit komplexer Technik überfordert.

Schierhackl erwähnte noch die bereits erfolgten Bemühungen der ASFINAG, straßenseitige Werbung zu reduzieren. Beschilderung ist für Schierhackl aber nach wie vor notwendig, keinesfalls sollen es aber mehr Schilder werden. Zukünftig sollen die Informationen direkt in die Fahrzeuge gelangen. Handys bergen im Gegensatz zu Ablenkung durch den Beifahrer die Gefahr, dass unerwartete Informationen empfangen werden, mit denen der Fahrer nicht gerechnet hat. Gesetze allein sieht Schierhackl nicht als der Weisheit letzter Schluss.

Eine Ausweitung der Ablenkungskampagne auf alle Verkehrsteilnehmer wäre sinnvoll

Thann begrüßt die ASFINAG Kampagne, die mit den Kernaussagen „Hände am Lenkrad, Augen auf die Straße und Kopf bei der Sache“ die richtigen Schritte setzt. Eine Ausweitung auf alle Verkehrsteilnehmer wäre für Thann durchaus sinnvoll. Zu den Verkehrszeichen ergänzte Thann, dass man sich maximal nach drei Verkehrszeichen richten kann.

Wiesinger schlägt vor, in eine tiefgreifende Unfallanalyse zu investieren, um ein genaueres Bild der Ablenkungsunfälle zu erhalten.

Das Problem der Ablenkung kann nicht einfach gelöst werden

Rohrer fasste zusammen, dass es sich bei Ablenkung um ein komplexes Thema handelt, das nicht einfach zu lösen ist. Autofahren erfordert volle Aufmerksamkeit und ein hohes Maß an Eigenverantwortung. Deshalb ist ständige Bewusstseinsbildung unerlässlich. Auch technisch und rechtlich gibt es noch deutliches Verbesserungspotential.

20.08.2014, WEINER