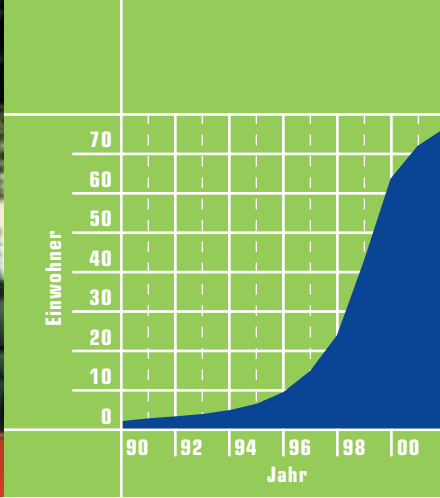


# Autofahren oder Mobiltelefonieren



«Und wer lenkt dein Auto, wenn du telefonierst?»

Ein Blick in die wissenschaftliche Literatur



## Anzahl Mobiltelefonanschlüsse auf 100 Einwohner in der Schweiz

Per Ende Juni 2002 zählte die Schweiz 5 568 000 Mobiltelefon-Benutzer

Quelle: Bakom

Laut Bundesamt für Kommunikation (Bakom) kommen in der Schweiz 77 Mobiltelefonanschlüsse auf 100 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand: Juni 2002). Eine Umfrage der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) im Jahr 2000 ergab, dass jede zweite Person das Mobiltelefon auch während des Autofahrens benutzt. Was dies für die Verkehrssicherheit bedeutet, wurde öffentlich noch kaum erörtert – obwohl das Thema hoch aktuell ist. Telefonieren am Steuer gefährdet alle Verkehrsteilnehmenden! Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) ruft Lenkerinnen und Lenker mit seiner neuesten Kampagne zu einem verantwortungsbewussten Umgang mit dem Mobiltelefon auf.

### Experten warnen vor erheblichem Unfallrisiko

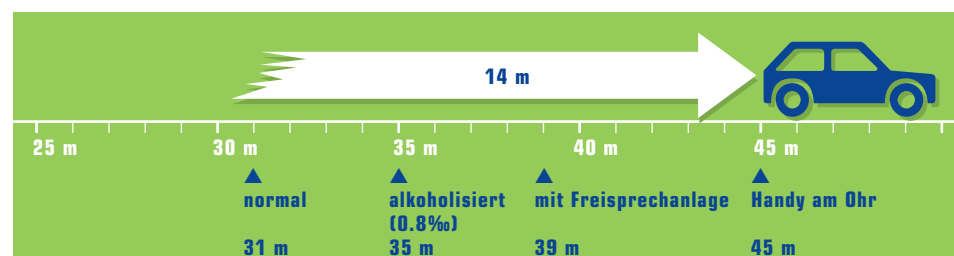
Zahlreiche Expertenberichte verdeutlichen die erhebliche Gefahr des Mobiltelefonierens am Steuer. Die vorhandenen Studien beruhen mehrheitlich auf praktischen Tests mit ausgewählten Versuchspersonen, absolviert am Fahrsimulator oder im realen Feldversuch. In einigen Fällen wurden auch empirische Daten analysiert.

Alle Studien kommen zum selben Schluss: Autofahrende werden durch Mobiltelefongespräche erheblich abgelenkt, das Unfallrisiko erhöht sich dadurch deutlich.

Einige Kernaussagen:

- Wer während der Fahrt im Monat mehr als 50 Minuten telefoniert, hat ein fünf Mal höheres Unfallrisiko als nicht-telefonierende Lenker. (Violanti and Marshall, 1996, New York)
- Für Autofahrende, die während der Fahrt telefonieren, besteht rund 15 Minuten nach dem Gespräch immer noch ein vierfaches Unfallrisiko. (Redelmeier & Tibshirani, 1997, Kanada)
- Der Gebrauch eines Mobiltelefons beeinträchtigt das Fahrverhalten stärker als das Überschreiten des Alkoholgrenzwerts (Ergebnis von Tests, die von Wissenschaftern im britischen Transport Research Laboratory TRL durchgeführt wurden).
- «Das Telefonieren mit einer Freisprechanlage beeinträchtigt die Fahrzeugsteuerung zwar wesentlich weniger stark, die teilweise völlige mentale Ablenkung von der konkreten Verkehrssituation stellt jedoch genauso wie beim gehaltenen Handy ein hohes Sicherheitsrisiko dar.» (Otzelberger B. & Schmotzer Ch., 1998, Deutschland)

### Reaktionsweg bei 115 km/h



Quelle: Direct Line Insurance 2002: The Mobile Phone Report / Darstellung: VCS

## Was macht die Kombination von Telefonieren und Autofahren so gefährlich?

Der Mensch hat grundsätzlich Mühe, zwei unterschiedliche Tätigkeiten gleichzeitig auszuüben. Beim Autofahren stellen Nebentätigkeiten zwangsläufig ein hohes Sicherheitsrisiko dar:

- «Voraussetzung für richtiges Verhalten im Strassenverkehr ist die rechtzeitige Wahrnehmung verkehrsrelevanter Informationen und deren Verarbeitung. Dieser notwendige Prozess wird durch Nebentätigkeiten – egal welcher Art – gestört.» (Lager 1995)
- «Jedes Stück Information muss mit anderen Stücken «konkurrieren», und wenn eines gewinnt, verliert ein anderes. Normalerweise findet die Informationsauswahl unbewusst statt.» (Otzelberger 1998)

Besonders alarmierend ist die zweite Aussage: Die Haupttätigkeit «Auto fahren» kann beim Mobiltelefonieren zur Nebentätigkeit werden. Auch ein sicherheitsbewusster Lenker schenkt unbewusst einem Telefongespräch mehr Aufmerksamkeit als dem Kind, das vor ihm die Strasse überqueren will.

## Typische durch Mobiltelefonieren bedingte Fahrfehler...

Die zahlreichen in Autosimulatoren oder unter realen Bedingungen unternommenen Fahrversuche zeigen, dass beim Gebrauch eines Mobiltelefons immer die gleichen Fahrfehler auftreten:

- Auffahrunfälle (nach Schätzungen ca.  $\frac{2}{3}$  aller Mobiltelefon-Unfälle)
- Rücksichtslosigkeit gegenüber Fussgängerinnen und Fussgängern
- Abkommen von der Fahrbahn, Kurven schneiden, Sperrlinien überfahren
- Missachten des Vortritts
- hektischer Fahrstil

Die Fahrfehler sind die Folge der mentalen Ablenkung und zu einem grossen Teil direkt abhängig von den verlängerten Reaktionszeiten (plus 50% nach Pachiadi, 1996).

## ...die nicht einmal wahrgenommen werden

- Die längeren Reaktionszeiten werden nicht durch grössere Sicherheitsabstände kompensiert. (Alm & Nilsson, 1995)
- Die Lenker fahren nicht automatisch langsamer. (Pachiadi, 1996)
- Das Telefongespräch wird auch in komplexen Verkehrssituationen weitergeführt. (Lager, 1995)
- 78% der Mobiltelefonierenden nehmen unabhängig von der Verkehrssituation jeden Anruf entgegen. (Brühning, 1998)

Das spontane Entgegennehmen eines Gesprächs stellt ein grosses Unfallrisiko dar, weil auf die konkrete Verkehrssituation keine Rücksicht genommen wird. Die Mobiltelefonierenden bemerken die begangenen Fahrfehler in der Regel nicht, da die Aufmerksamkeit dazu nicht ausreicht.





## Die rechtliche Situation

Die Benützung eines Mobiltelefons während der Fahrt ist bei einer Busse von 100 Franken verboten. Das Telefonieren mit Freisprechanlagen ist weder verboten noch explizit erlaubt. Die Verkehrsregelnverordnung (VRV) hält lediglich fest: «Der Fahrzeugführer muss seine Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden. Er darf beim Fahren keine Verrichtungen vornehmen, welche die Bedienung des Fahrzeugs erschweren. Er hat ferner dafür zu sorgen, dass seine Aufmerksamkeit weder durch Radio noch andere Tonwiedergabegeräte beeinträchtigt wird.» (Art. 3 VRV, Abs. 1)

## Deshalb empfiehlt der VCS

Die rasante Entwicklung der Mobiltelefonie erfordert eine Sensibilisierung für die Gefährlichkeit des Telefonierens am Steuer: Beim Fahren hat das konzentrierte Lenken absolute Priorität!

Um auszuschliessen, dass ein Mobiltelefongespräch zu einem gravierenden Unfall führt, gibt es nur eine sichere Massnahme: den Verzicht aufs Telefonieren am Steuer! Das Telefon sollte vor jeder Fahrt ausgeschaltet werden.

Darüber hinaus gelten folgende Empfehlungen:

- Einschalten der Combox zum Hinterlassen einer Nachricht
- Falls das Telefon nicht ausgeschaltet wurde: einfach klingeln lassen, bis sich der Anrufbeantworter einschaltet
- Erst dann zurückrufen, wenn an einer geeigneten Stelle angehalten werden kann
- Mitfahrende telefonieren lassen

## Literatur (Auswahl)

- Brühning, et al. 1998: Telefonieren am Steuer und Verkehrssicherheit. Hrsg. bast Bundesanstalt für Strassenwesen, Bergisch Gladbach
- Direct Line Insurance (Publ.) 2002: The Mobile Phone Report. A report on the effects of using a «hand-held» and «hands-free» mobile phone on road safety. Studie des Transport Research Laboratory TRL im Auftrag der Versicherungsgesellschaft Direct Line ([www.grn.es/electropolucio/directline.pdf](http://www.grn.es/electropolucio/directline.pdf)).
- Lager, F. & Berg, E. 1995: Telefonieren beim Autofahren. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Institut für Verkehrspsychologie, Wien, Juli 1995
- Otzelberger B. & Schmotzer Ch. 1998: Nebentätigkeiten beim Autofahren unter besonderer Berücksichtigung des Telefonierens. Eine Literaturstudie im Auftrag des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr
- Pachiaudi et al. Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité. 1996: Utilisation du téléphone mains-libre: Impact de la communication sur la conduite automobile. Rapport INRETS (Institute National (F) de Recherche sur les Transports et leur Sécurité) n°212.
- Redelmeier Donald & Tibshirani Robert 1997: Association between Cellular-Telephone Calls and Motor Vehicle Collisions. Canada
- Ungerer Dietrich Prof. 1998: Telefonieren im Fahrzeug – Fahrbelastungen und Fahrfehler. i. A. des ADAC
- Violanti John and Marshall James, 1996: Cellular Phones and Traffic Accidents: An epidemeiological Approach. USA



[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)

## Bestellungen und Informationen

Verkehrs-Club der Schweiz

Verkehrspolitik/Consulting, Aarberggasse 61, 3000 Bern 2

Telefon +41 (0)31 328 82 00, E-Mail [consulting@verkehrsclub.ch](mailto:consulting@verkehrsclub.ch)

Montag bis Freitag von 9 bis 12 Uhr