

REDAKTION:

Hon.-Prof. DDr. Robert Dittrich
HRdOGH Dr. Karl-Heinz Danzl
Dr. Georg Kathrein
GA Dr. Wilfried Seidl

STÄNDIGE MITARBEITER:

Univ.-Prof. Dr. Hans R. Klecatsky
Univ.-Prof. Dr. Hermann Knoflacher
Dr. Walter Melnizky
Dr. Josef Pichler
Univ.-Prof. Dr.h.c.mult. Dr. Fritz Schwind
Dr. Othmar Thann

INHALT

■ Beiträge

Andreas Kletečka

Tauerntunnelkatastrophe: Haftung nach dem EKHG

Wolfgang Kossak

„Schmerzensgeld nach Tagessätzen“

Ivo Greiter

Seminar der Europäischen Vereinigung der
Schadenersatzjuristen (PEOPIL) in Innsbruck

■ ZVR-Spruchbeilage Nr. 55–68 (Auszug)

§§ 1295, 1319 a ABGB – Der Herausgeber eines
Mountainbikeführers kommt seinen vertraglichen
Schutz- und Aufklärungspflichten nach, wenn er die
gefährlichen Stellen der Touren bezeichnet

§ 9 Abs 2, § 11 Abs 1 EKHG – Das „Aufgescho-
benwerden“ eines stehenden Kfz auf ein anderes Kfz
begründet eine außergewöhnliche Betriebsgefahr

■ Kuratorium für Verkehrssicherheit

Alois Schützenhöfer

Handybesitz und Telefoniergewohnheiten am Steuer



Beilage für Verkehrssicherheit

Dr. Alois Schützenhöfer – Mitarbeit: Mag. Dr. Dieter Krainz et al

Handybesitz und Telefoniergewohnheiten am Steuer

Eine Befragung an PKW-LenkerInnen in Graz¹⁾²⁾

1. Aufgabenstellung

Seit 1. 7. 1999 gilt § 102 Abs 3, wonach Kfz-Lenkern während des Fahrens das Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung verboten ist. Die Anforderungen an gesetzeskonforme Freisprecheinrichtungen sind in der FreisprecheinrichtungsV³⁾ festgelegt. Diese Bestimmungen wurden erlassen, um die Ablenkung durch das Telefonieren am Steuer und die damit verbundene Erhöhung des Unfallrisikos zu reduzieren. Diese ablenkende Wirkung betrifft einerseits die motorische Beeinträchtigung und andererseits die kognitive Ablenkung.

Otzelberger und Schmotzer (1998) berichten in einer Literaturstudie von mehreren Untersuchungen, die Überforderungen und Wahrnehmungsprobleme beim Telefonieren am Steuer nachweisen, wodurch es zu Fahrfehlern, Fehleinschätzungen und Übersehen von Verkehrszeichen kommt. Zusammenfassend stellen sie folgende Beeinträchtigungen durch Telefonieren am Steuer fest:

- Die Genauigkeit der Fahrzeugsteuerung nimmt deutlich ab, das Blinkverhalten ist beeinträchtigt, das Verhalten telefonierender Fahrer, vor allem bei gehaltenem Handy, wenn nur eine Hand für die Steuerung verwendet wird, ist weniger gut vorherzusehen.
- Während des Wahlvorganges ist die Aufmerksamkeit von der Straßensituation abgelenkt, vergleichbar mit der Sendersuche bei einem Autoradio.
- Telefonierende Fahrer nehmen deutlich weniger Rücksicht auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer. Schützenhöfer und Krainz (1997) konnten bei einer Fahrerbeobachtung in Graz zeigen, dass telefonierende PKW-Lenker signifikant seltener vor Schutzwegen anhalten, um Fußgängern das Überqueren zu ermöglichen. Nur 27% telefonierender Lenker verhalten sich

gegenüber Fußgängern, die vor einem Zebrastreifen warten, vorschriftsmäßig, während der Anteil bei den nicht telefonierenden Autofahrern immerhin 40% beträgt.

- Telefonierende Lenker erkennen wesentlich später das Verlangsamte eines vorausfahrenden Fahrzeuges. Die Reaktionszeit beim Aufleuchten der Bremslichter ist ebenfalls deutlich verlängert. Auffahrunfälle sind bei telefonierenden Lenkern deswegen auch extrem überrepräsentiert.

- Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung während der Fahrt wird von den Lenkern selbst im Vergleich mit Tätigkeiten, wie dem Umgang mit Navigationssystemen, dem Lesen einer Straßenkarte, dem Zeitungslesen und dem Bedienen von Diktiergeräten, als ungefähr gleich gefährlich eingestuft. Verhaltensweisen, wie Essen, Trinken, Rauchen, Gespräch mit Beifahrern, Singen, Radiohören etc. werden als deutlich weniger gefährlich eingeschätzt.

- Unfallanalysen zeigen: Je häufiger telefoniert wird, desto höher ist das Risiko zu verunfallen. Bei Lenkern, die zB 50 Minuten im Monat während des Autofahrens telefonieren, erhöht sich das Unfallrisiko um das über 5-fache gegenüber nicht-telefonierenden Lenkern.

- Auch nach Beendigung eines Gesprächs besteht eine erhöhte Unfallgefahr (Nachwirkung des Gesprächsinhalts): Im Zeitraum von 15 Minuten nach Beendigung eines Telefonats ist das Unfallrisiko ungefähr um das Vierfache erhöht.

Beim Telefonieren mit Freisprecheinrichtung fallen die Gefährdungsmomente weg, die durch das Halten des Handys entstehen, es bleiben jedoch die Ablenkung durch das Telefongespräch und die Beeinträchtigung durch den Wahlvorgang bestehen. Das KfV empfiehlt daher, das Telefonieren während des Lenkens eines Fahrzeugs überhaupt zu vermeiden.

Die vorliegende Studie, die im Rahmen eines verkehrspsychologischen Praktikums am Psychologischen Institut der Universität Graz durchgeführt wurde, soll Aufschluss über folgende Themenbereiche bringen:

- Kenntnis und Bewertung der gesetzlichen Bestimmungen zum Telefonieren am Steuer,
- Einschätzung der Gefährlichkeit des Telefonierens mit bzw ohne Freisprecheinrichtung,
- Handyverbreitung bei PKW-Lenkern,
- Telefoniergewohnheiten beim Fahren,

¹⁾ Dr. Alois Schützenhöfer war Leiter der Landesstelle Steiermark des KfV.

²⁾ Mitarbeit: Mag. Dr. Dieter Krainz (Statistische und methodische Bearbeitung) ist Mitarbeiter der Landesstelle Steiermark des KfV.

Weitere Mitarbeiter: Carmen Maria Bartoloth, Evelyn Blanka, Trix Brandl, Christiane Feil, Gabriele Greiner, Jasmin Gruber, Mag. Barbara Hochstrasser, Claudia Jaklitsch, Claudia Keimrath, Harald Lothaller, Rene Meister, Christoph Meran und Alexandra Prein.

³⁾ Siehe dazu: Kaltenecker/Koller, Kommentar zur FreisprecheinrichtungsV, ZVR 1999, 284.

– Zusammenhang zwischen Telefoniergewohnheiten einerseits und soziodemografischen Daten, Fahrergewohnheiten und Verkehrseinstellungen andererseits.

2. Durchführung der Erhebung

Die Datenerhebung erfolgte mittels eines Fragebogens und eines Beobachtungsbogens durch StudentInnen im Rahmen eines Praktikums („Praktikum in Institutionen angewandter Psychologie; Verkehrspsychologie“) am Institut für Psychologie der Universität Graz im Sommersemester 2000.

Es wurden insgesamt 275 PKW-LenkerInnen befragt, die von Polizeibeamten nach dem Zufallsprinzip angehalten worden waren. Die Exekutivbeamten fragten nach ihrer Amtshandlung, ob sich die Angehaltenen zu einem Interview bereit erklärten, waren aber bei der Befragung selbst, um eine Verfälschung der Antworten in Richtung sozialer (bzw. „obrigkeitlicher“) Erwünschtheit zu vermeiden, nicht unmittelbar anwesend.

3. Beschreibung der Stichprobe

3.1 Personenbezogene Daten

Mit der Auswahl der Anhaltstellen wurde versucht, sowohl innerstädtische als auch auswärtige Verkehrsteilnehmer zu erreichen. Eine Repräsentativität der Stichprobe für die Population der PKW-LenkerInnen im Straßenverkehr von Graz ist selbstverständlich nicht gegeben, wodurch die Daten zwar für Gruppenvergleiche, nicht aber für Aussagen über „die AutofahrerInnen von Graz“ herangezogen werden können. Die Stichprobe setzt sich aus 90 (32.7%) Lenkerinnen und 185 (67.3%) Lenkern zusammen. Die Befragten waren zwischen 18 und 80 Jahren alt und verteilen sich gut auf die Altersgruppen (Tab 1).

Tabelle 1: Altersverteilung nach Geschlecht

	Alter in Jahren					
	bis 24	25 bis 34	35 bis 44	45 bis 54	55 bis 64	über 64
männlich	15 (8.1%)	47 (25.4%)	35 (18.9%)	26 (14.1%)	38 (20.5%)	24 (13.0%)
weiblich	8 (8.9%)	25 (27.8%)	27 (30.0%)	11 (12.2%)	15 (16.7%)	4 (4.4%)
Gesamt	23 (8.4%)	72 (26.2%)	62 (22.5%)	37 (13.5%)	53 (19.3%)	28 (10.2%)

() = Zeilenprozent

10.5% der Interviewten geben einen Pflichtschulabschluss an, 39.3% einen Lehrabschluss, 30.5% Matura und 19.6% haben eine Hochschule absolviert oder besuchen sie zum Zeitpunkt der Untersuchung.

3.2 Fahrzeugbezogene Daten

Bei dem PKW, der zum Befragungszeitpunkt gelenkt wurde, handelt es sich meist um den eigenen (77.5%), bei 14.2% ist es ein Firmenauto, 8.4% haben das Fahrzeug geliehen. 24.4% der Befragten geben an, den PKW eher dienstlich zu verwenden, 53.5% nützen ihn eher privat und bei 22.2% sind Dienst- und Privatfahrten etwa gleich häufig.

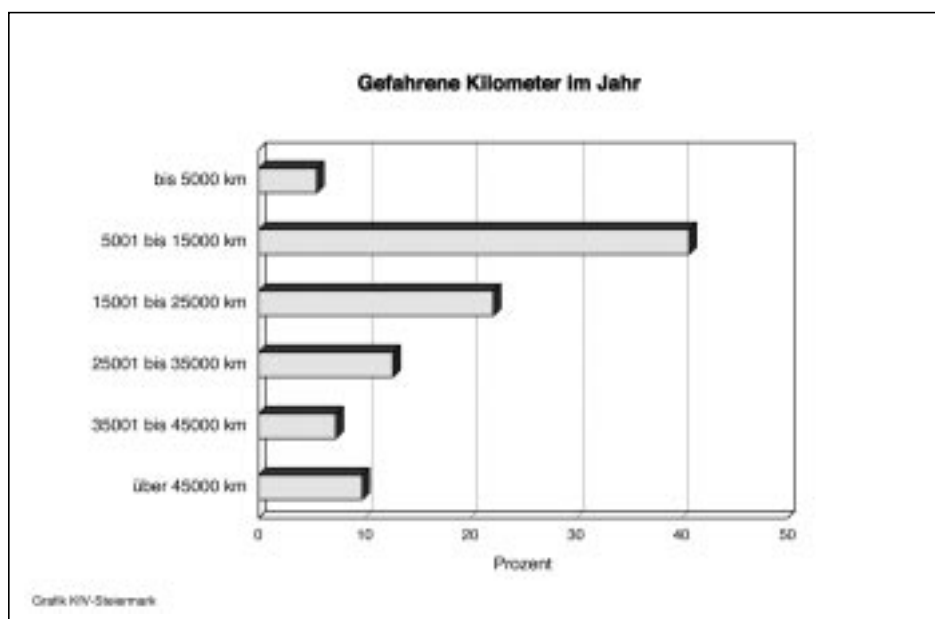
Die angegebene jährliche Fahrleistung ist in Grafik 1 ersichtlich.

Der größte Teil der Fahrzeuge (62.2%) stammt (nach dem Kennzeichen) aus Graz, 29.2% aus der übrigen Steiermark, der Rest aus anderen Bundesländern.

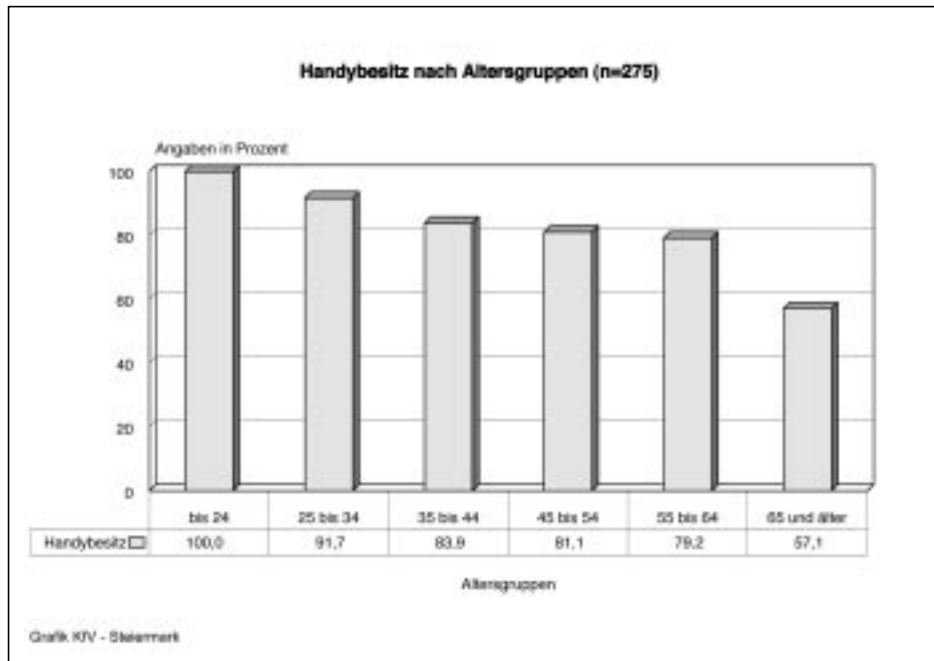
4. Ergebnisse

4.1 Handybesitz und Telefoniergewohnheiten am Steuer

Die Untersuchung belegt, wie groß der Sättigungsgrad mit Mobiltelefonen, zumindest im „automobilen“ Teil der Bevölkerung, bereits ist. 83.3% der befragten PKW-Lenker geben an, über ein „Handy“ zu verfügen. Zu rund zwei Drittel (66.8%) handelt es sich dabei um



Grafik 1: Gefahrene Kilometer im Jahr



Grafik 2: *Handybesitz nach Altersgruppen*

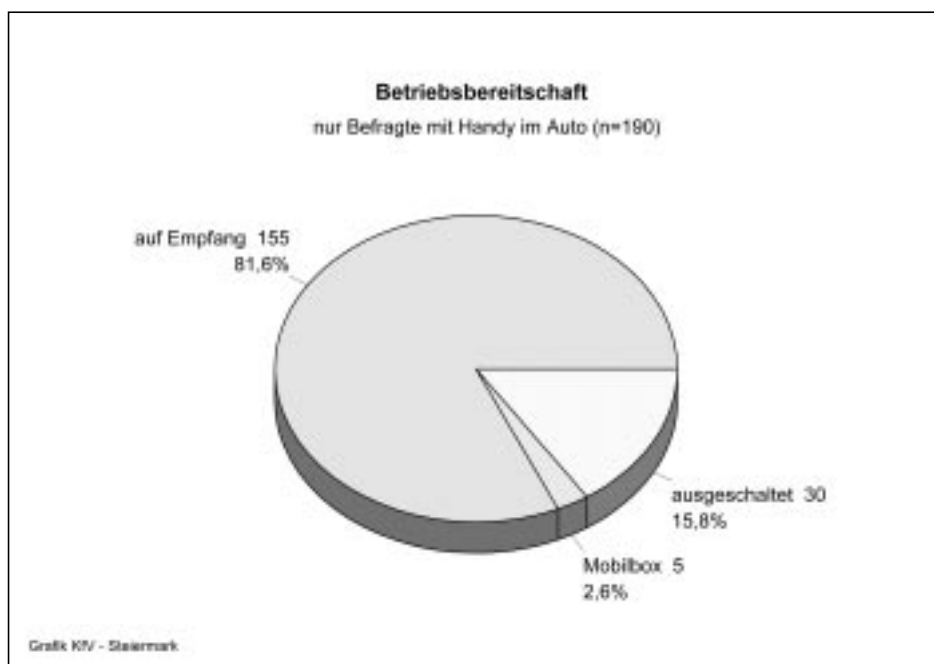
fix angemeldete Telefone, das restliche Drittel (33.2%) verfügt über Wertkartenhandys.

Es zeigte sich ein signifikanter Zusammenhang zwischen Alter und Handybesitz: Von den befragten 18- bis 24-Jährigen unserer Stichprobe gaben alle an, ein Handy zu besitzen. Diese Quote nimmt mit zunehmendem Alter deutlich ab, aber auch die LenkerInnen mit 65 und mehr Jahren waren immerhin noch zu 57.1% Handybesitzer (Grafik 2).

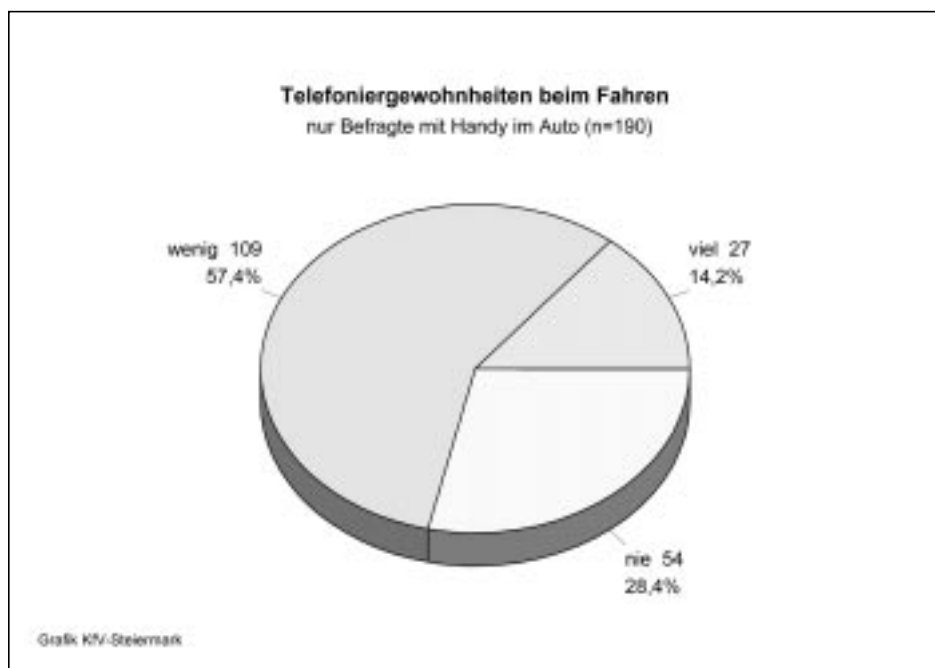
Geschlechtsspezifische Zusammenhänge konnten nicht festgestellt werden. Von den LenkerInnen besitzen 86.7% ein Mobiltelefon, bei den Lenkern sind es 81.6%; der Unterschied ist statistisch nicht bedeutsam.

Die Besitzer von Mobiltelefonen führen dieses auch meist im Auto mit. In unserer Stichprobe gaben 90.9% der Handybesitzer an, ihr Handy üblicherweise bei Fahrten im Auto mitzunehmen, bei der Befragung konnten 69.1% aller Befragten und 83.0% der Handybesitzer ein Mobiltelefon vorweisen.

Bei der Befragung über die Telefoniergewohnheiten am Steuer wurden nur die Lenker berücksichtigt, die in der konkreten Befragungssituation das Handy mitführten ($n=190$). Von diesen gaben 81.6% an, das Gerät auf Gesprächsempfang geschaltet zu haben, 15.8% hatten es ausgeschaltet und nur 2.6% hatten die Mobilbox aktiviert (Grafik 3).



Grafik 3: *Betriebsbereitschaft des Handys im Auto*



Grafik 4: Telefoniergewohnheiten beim Fahren

Dieses Bild deckt sich weitgehend mit den Angaben zu den üblichen Gewohnheiten beim Betrieb des Handys im Auto; 63.7% haben es nach eigenen Angaben immer eingeschaltet, 8.4% meistens, weitere 20.0% gelegentlich und 7.9% nie.

Auf die Frage nach der Häufigkeit des Telefonierens am Steuer bezeichnen sich nur 14.2% der LenkerInnen, die ein Handy im Auto mitführen, als Vieltelerierer, 57.4% benutzen das Telefon nach eigener Einschätzung wenig und 28.4% telefonieren am Steuer nie (Grafik 4).

Die berufliche bzw geschäftliche Notwendigkeit dürfte beim Telefonieren während des Fahrens eine ziemlich bedeutende Rolle spielen, denn 40.4% der Lenker, die am Steuer telefonieren, geben an, dass ihre Gespräche überwiegend geschäftlicher Natur sind, bei 2.0% teilen sich die Anrufe auf beide Bereiche etwa gleich auf (zumindest nach eigenen Angaben) und 57.6% telefonieren überwiegend privat.

Die Erreichbarkeit hat für die Telefonierer am Steuer offensichtlich größere Bedeutung als das aktive Anrufen; 55.0% geben an, überwiegend angerufen zu werden, bei 37.7% gleichen sich aktive und passive Anrufe etwa aus und nur 7.3% meinen, vorwiegend selbst anzurufen.

4.2 Besitz und Benützung einer Freisprecheinrichtung

45.0% der LenkerInnen, die ein Handy mitführen, verfügen auch über eine Freisprecheinrichtung, bezogen auf die Gesamtzahl der Handynutzer sind es 59.6%.

Nur 38.8% der Freisprecheinrichtungen sind fix montiert, bei 61.2% handelt es sich um mobile Anlagen.

Ist die Verbreitung von Freisprecheinrichtungen schon relativ gering, so wird diese Rate noch dadurch geschmälert, dass nur 80.0% der Besitzer solcher Anlagen diese immer (auch auf kurzen Strecken) benützen.

Als positives Faktum ist immerhin zu registrieren, dass gerade Vielfahrer signifikant häufiger über eine Freisprechanlage verfügen ($r_s = .20$, $p < .01$, $n = 224$).

Auch LenkerInnen von Firmen-PKW haben tendenziell häufiger eine Freisprecheinrichtung. LenkerInnen von Kleinwagen sind signifikant häufiger „ohne“ unterwegs; dies kann als Hinweis darauf gewertet werden, dass finanzielle Gründe bei der Anschaffung einer Freisprecheinrichtung durchaus eine Rolle spielen. Dagegen sind in Vans bzw Geländewagen signifikant häufiger Freisprechanlagen vorhanden ($\chi^2 = 14.65$; $df = 4$, $p < .01$). Es zeigt sich auch, dass jüngere Personen und Männer am Steuer etwas häufiger über Freisprecheinrichtungen verfügen ($r_s = .16$, $p < .05$, $n = 229$ bzw $\chi^2 = 2.03$; $df = 1$, $p < .10$).

Als Grund dafür, auf die Freisprecheinrichtung zu verzichten, gibt ein großer Teil (53.2%) an, dass sich diese Anschaffung nicht auszahle, weil sie nie oder wenig telefonieren oder nur selten fahren, 4.0% geben an, zum Telefonieren stehen zu bleiben, für 5.6% ist die Fernsprecheinrichtung zu teuer, 4.0% finden sie unpraktisch. Nur 4.0% lassen erkennen, dass sie vorhaben, sich eine Freisprecheinrichtung anzuschaffen („bin noch nicht dazu gekommen, neues Auto“). Siehe dazu Grafik 5.

4.3 Kenntnis der Rechtsbestimmungen

Das Verbot des Telefonierens am Steuer ohne Freisprecheinrichtung ist fast allen Befragten bekannt (91.3%). Nur 1.1% meinen, dass es generell erlaubt sei, 7.6% sind der Meinung, dass es generell, also auch mit Freisprecheinrichtung verboten sei. Wenn also ein großer Teil (40.4%) der Handynutzer ohne Freisprecheinrichtung telefoniert, so stellt Unkenntnis der gesetzlichen Bestimmungen keinen wesentlichen Grund dafür dar. Nur 34.7% der Befragten, die um das Telefonierverbot ohne Freisprecheinrichtung wissen, geben an, auch das Strafmaß für die Nichteinhaltung zu kennen. Von diesen können mehr als die Hälfte die richtige Strafhöhe von S 300.- angeben, 12.4% vermuten jedoch ein höheres Strafmaß, wobei 6.4% sogar ein solches von S 1000.- oder mehr als zutreffend erachten. Auf die Fra-

Liste verschiedener Situationen bzw. Nebentätigkeiten rangiert Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung zwischen „Fahren in übermüdetem Zustand“ und „Rauchen während des Fahrens“ (Grafik 6). Als überraschend gering wird die Gefährdung durch das Fahren mit Freisprecheinrichtung eingeschätzt. Das Rating liegt am unteren Ende der Skala zwischen „Reden mit einem Beifahrer bzw. einer Beifahrerin“ als geringster Ablenkung und „Fahren in einer fremden Stadt“. Diese Einschätzung ist als problematisch zu beurteilen, da Telefonieren trotz Freisprecheinrichtung beeinträchtigend und ablenkend ist. Es entfällt nur das Halten des Telefons, während der Wählvorgang und die Ablenkung durch den Inhalt des Gespräches nach wie vor gegeben sind.

4.5 Telefonieren am Steuer und Persönlichkeitsmerkmale

In dieser Studie sollte auch überprüft werden, ob das Telefonierverhalten am Steuer mit Persönlichkeitsmerkmalen zusammenhängt. Es wurden zwei Persönlichkeitsvariablen ausgewählt, die für das Verkehrsverhalten relevant sind: Risikobereitschaft und Kontrollüberzeugung.

4.5.1 Telefonieren am Steuer und Risikobereitschaft

Da das Telefonieren am Steuer wahrnehmbar zu einer Ablenkung bzw. Beeinträchtigung führt, wurde hypothetisch angenommen, dass solche Personen eher beim Fahren zum Telefon greifen, die bereit sind, erhöhte Risiken einzugehen. Die Risikobereitschaft wurde mit sechs Items gemessen, die von Raab (1985) für eine Untersuchung des Angurteverhaltens und der Einstellung zum Sicherheitsgurt entwickelt und testtheoretisch abgeklärt wurden.

Es zeigte sich entsprechend unserer Annahme, dass ein hochsignifikanter Zusammenhang zwischen Risikobereitschaft und der Häufigkeit des Telefonierens am Steuer (viel, wenig, nie) besteht. Der berechnete Rangkorrelationskoeffizient nach Spearman deutet darauf hin, dass risikobereitere PKW-Lenker ihr Mobiltelefon häufiger während der Fahrt benutzen ($r_s = .46$, $p < .01$, $n = 218$). Die Tatsache, ob mit oder ohne Freisprecheinrichtung telefoniert wird, zeigte hingegen keinen Zusammenhang mit der Risikobereitschaft. Männer, jüngere Personen und LenkerInnen mit höherer jährlicher Fahrleistung antworteten is höherer Risikobereitschaft, bezüglich Schulbildung und Berufstätigkeit zeigten sich keine statistisch bedeutsamen Zusammenhänge.

4.5.2 Telefonieren am Steuer und Kontrollüberzeugung

Der Begriff „Kontrollüberzeugung“ (Locus of Control) bezeichnet eine generalisierte Erwartung, welche Instanz (= Locus) für Konsequenzen des eigenen Verhaltens verantwortlich gehalten wird. Wird die Verursachung von Verhaltenskonsequenzen hauptsächlich dem eigenen Verhalten zugeschrieben, spricht man von internaler Kontrollüberzeugung. Erwartet man hingegen, dass die Instanz für Verhaltenskonsequenzen außerhalb der eigenen Einflussmöglichkeiten liegt, diese Ergebnisse also durch Zufall, Glück, Autoritätspersonen oder durch andere externale Bedingungen verursacht werden, entspricht dies externaler Kontrollüberzeugung.

Bezogen auf den Straßenverkehr bedeutet internale Kontrollüberzeugung die Erwartung, dass Unfälle (oder

auch deren Vermeidung) hauptsächlich vom eigenen Verhalten abhängig sind. Externale Kontrollüberzeugung hingegen würde solche Ereignisse eher auf Zufall, Glück oder Unglück, das Handeln anderer Personen oder komplexe Umweltbedingungen zurückführen. Es liegt auf der Hand, dass extreme Ausprägungen sowohl internaler als auch externaler Kontrollüberzeugung für sicheres Verkehrsverhalten ungünstig sind: Im ersteren Fall kommt es zu einer unrealistischen Überschätzung der eigenen Möglichkeiten, Situationen zu kontrollieren. Die Einbeziehung von Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer und nicht prognostizierbarer äußerer Einflüsse sind für ein auf Sicherheit ausgerichtetes Verhaltenskonzept aber unbedingt erforderlich. Im Fall übertriebener externaler Kontrollüberzeugung werden hingegen die Möglichkeiten, durch das eigene Verhalten die Sicherheit zu erhöhen, unterschätzt bzw. zu wenig genutzt.

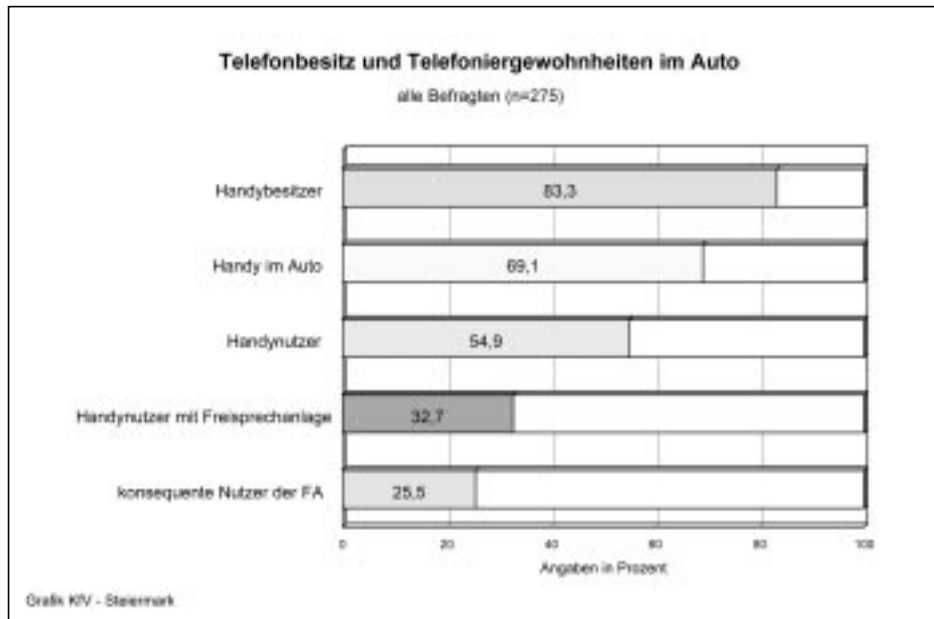
Personen mit ausgeprägter internaler Kontrollüberzeugung würden zum Beispiel der Aussage „Ob ich im Straßenverkehr einen Unfall habe oder nicht, hängt vor allem von meinem fahrerischen Können ab“ stark zustimmen. Hingegen würde die Aussage „Ich habe das Gefühl, dass das meiste, was in meinem Leben passiert, von anderen Leuten abhängt“ eher die Zustimmung von Personen mit hoher externaler Kontrollüberzeugung finden.

Die Kontrollüberzeugung wurde in der gegenständlichen Untersuchung mit sechs Items abgeschätzt, die dem IPC-Fragebogen zu Kontrollüberzeugungen (Deutsche Bearbeitung zum Locus of Control von Krampen, 1981) entnommen und für die Anwendung auf Verkehrsverhalten sprachlich angepasst wurden.

Zur Prüfung des Zusammenhanges zwischen der Häufigkeit des Telefonierens am Steuer (viel, wenig, nie) und der Kontrollüberzeugung wurde eine Rangkorrelationskoeffizient nach Spearman berechnet. Es zeigte sich, dass Personen mit höherer internaler Kontrollüberzeugung häufiger ihr Telefon im Auto benutzen ($r_s = .19$, $p < .05$, $n = 218$). Daraus kann geschlossen werden, dass eher solche Personen während des Fahrens telefonieren, die die Konsequenzen des Verhaltens bevorzugt internalen Faktoren zuschreiben, also eher der Meinung sind, dass Unfälle das Ergebnis des eigenen Verhaltens sind. Da sich die meisten Lenker, wie zahlreiche Untersuchungen zeigen, für gute Autofahrer halten, wird man das Ergebnis wohl so zu interpretieren haben, dass eher solche Personen am Steuer telefonieren, die davon überzeugt sind, Unfälle durch ihr fahrerisches Können verhindern zu können. Zwischen der Verwendung einer Freisprecheinrichtung und der Kontrollüberzeugung wurde kein Zusammenhang gefunden. Zusammenhänge mit dem Locus of Control ergaben sich bezüglich des Alters (ältere Personen tendieren zu externaler Kontrollüberzeugung) sowie mit Berufstätigkeit und Ausbildung (Arbeitslose und Pensionisten haben eher externaler Kontrollüberzeugung, Personen mit höherer Ausbildung eher internale). Bezüglich des Geschlechts fanden sich keine signifikanten Zusammenhänge.

5. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Die Untersuchung ergab eine sehr starke Verbreitung von Mobiltelefonen (83.3%) und eine entsprechend hohe Verwendung von Handys (54.9%) beim Lenken eines PKW (Grafik 7).



Grafik 7: Telefonbesitz und Telefoniergewohnheiten im Auto

Ein großer Teil der Handynutzer besitzt überhaupt keine Freisprecheinrichtung und auch die Besitzer solcher Anlagen benutzen sie nur zum Teil konsequent, dh auch bei kurzen Fahrten. Immerhin – und das ist positiv zu werten – verfügen Vieltelefonierer und Vielfahrer signifikant häufiger über eine Freisprecheinrichtung.

Von 100 befragten PKW-LenkerInnen

- besitzen 83 ein Handy,
- führen 69 das Handy im Auto mit,
- benutzen es 55 zum Telefonieren am Steuer, davon 33 mit und 22 ohne Freisprecheinrichtung,
- von den 33 Freisprecheinrichtungsnutzern benutzen 26 die Freisprecheinrichtung konsequent.

Man muss also davon ausgehen, dass das gesetzliche Telefonierverbot ohne Freisprecheinrichtung nicht wirklich „greift“. Die Gründe dafür liegen sicherlich nicht in der Unkenntnis des Verbotes (nur 0.9% der Handybesitzer meinen, dass Telefonieren am Steuer generell erlaubt sei) und wohl auch kaum in einer Unterschätzung der Gefährlichkeit des Telefonierens am Steuer ohne Freisprecheinrichtung. Die Ergebnisse weisen vielmehr darauf hin, dass die Strafhöhe eher als gering eingeschätzt wird und das erhöhte Risiko zwar gesehen, aber auf Grund einer Überschätzung der eigenen Einflussmöglichkeiten bewusst eingegangen wird. Auffallend ist auch die geringe Benützung der Mobilbox (nur 3.3% aller LenkerInnen, die ein Handy mitführen, haben auf dieses Service geschaltet). Diese würde die Erreichbarkeit gewährleisten, die den Handybenützern offensichtlich wichtig ist und die Rückrufe könnten ohne Risiko in einer Fahrpause abgewickelt werden.

Für eine Verbesserung der Benützungshäufigkeit einer Freisprecheinrichtung bzw einer Vermeidung von Telefonaten ohne diese Zusatzausstattung bieten sich daher an:

- Erhöhung des Strafmaßes,
- Aufklärungsarbeit über die Gefährlichkeit des Telefonierens am Steuer, wobei insb der Meinung entgegen gewirkt werden soll, dass man durch persönliche Geschicklichkeit Fahren und Telefonieren gefahrlos kombinieren kann.

Wie zahlreiche Untersuchungen zeigen, ist auch das Telefonieren mit Freisprecheinrichtung nicht unproblematisch, da nur das Halten des Handys wegfällt, die motorisch-sensorische Beeinträchtigung durch den Wählvorgang und die kognitive Ablenkung durch das Gespräch selbst bleiben jedoch erhalten. Diese Gefährdung wird von den Befragten offensichtlich deutlich unterschätzt. Telefonieren mit Freisprecheinrichtung rangiert am unteren Ende einer Skala gefährlicher Situationen. Es ist dies möglicherweise die Kehrseite der Propagierung der Freisprecheinrichtung: Für die AutofahrerInnen entsteht der Eindruck, mit der Verwendung dieser Ausstattung bereits alles für die Sicherheit beim Telefonieren am Steuer getan zu haben. Im Sinne der Verkehrssicherheit müsste daher auf das Risiko des Telefonierens am Steuer *trotz* Freisprecheinrichtung besonders hingewiesen werden.

Literaturhinweise

Brühning et al, Telefonieren am Steuer. Mensch und Sicherheit, Heft M 89, Bundesanstalt für Straßenwesen, 1998.

Krampen, IPC – Fragebogen zu Kontrollüberzeugungen, Deutsche Bearbeitung zum Locus of Control, Hogrefe, Göttingen 1981.

Otzelberger/Schmotzer, Nebentätigkeiten beim Autofahren unter besonderer Berücksichtigung des Telefonierens, KfV, Wien 1998.

Raab, Sicherheitsgurt und Gurtanlegepflicht als psychologische Probleme – Eine vergleichende Motivstudie an PKW-Lenkern, Institut für Psychologie, Universität Graz, 1985.

Schützenhöfer/Krainz, Anhaltebereitschaft telefonierender PKW-Lenker am Zebrastreifen, KfV, Graz 1997.