

Unfallursache Smartphone – Unkonzentriert am Steuer

von Peter Schlanstein

Fast jeder zweite Autofahrer benutzt gelegentlich ein Mobiltelefon während der Fahrt, auch ohne Freisprechanlage, wie anonyme Umfragen bestätigen.¹ Doch im lebhaften Straßenverkehr ist es nicht immer leicht, den Überblick zu behalten. Ein Blick aufs Handy reicht – und schon übersieht man z. B. das Rot der Ampel. Daher sind Unaufmerksamkeit und Ablenkung in einigen Städten zum Teil für mehr als jeden dritten Verkehrsunfall verantwortlich.² Welche vorbeugenden Maßnahmen erscheinen Erfolg versprechend, um dem Ablenkungsreiz entgegenzusteuern? Welche Kontroll- und Ahndungsmechanismen dienen der Verkehrssicherheit? Der Deutsche Verkehrsgerichtstag³ hat sich in diesem Jahr intensiv mit solchen Fragen auseinandergesetzt und nach Lösungswegen auch unter juristischen und psychologischen Aspekten gesucht.

Das vernetzte Kfz soll künftig unsere Straßen erobern und die Mobilität revolutionieren, indem Autos miteinander kommunizieren oder gleich selbst fahren. In der digitalen Welt setzt die Gesellschaft auf Beschleunigung und dauerhafte Präsenz. Autofahrer möchten auch unterwegs online sein, um Informationen auszutauschen. Weitreichende Nutzungsmöglichkeiten von Internet, Navigationsgeräten, Smartphones oder Tablet-PCs locken und verlocken den Verkehrsteilnehmer.

Smartphones sind heute weiter verbreitet als herkömmliche Mobiltelefone. Neben dem „bloßen“ Telefonieren werden die vielfältigen Funktionen des mobilen Internets durch flexiblen Zugriff auf Webinhalte, E-Mails oder soziale Netzwerke und Apps häufig auch beim Fahren genutzt. Aber dies entwickelt sich zu einem neuen Gefährdungspotenzial, das im Straßenverkehr oftmals ausgeblendet wird. Smartphones sind, besonders für junge Menschen, zu einem festen Bestandteil des täglichen Lebens geworden. Doch Experten warnen: Hinter dem Steuer haben diese Geräte nichts zu suchen.

Beim Kraftfahrt-Bundesamt wurden 2013, nach Recherche des Verkehrspsychologen Jörg Kubitzki vom Allianz Zentrum für Technik (AZT), rund 384.000 Verstöße gegen das beim Fahren geltende Nutzungsverbot von Mobiltelefonen erfasst. Kubitzki geht von einer Dunkelziffer von knapp 1:3.400 aus. Das würde im Hellfeld 1,3 Mrd. Handyverstöße pro Jahr in Deutschland bedeuten. Berechnet hat er die Quote aufgrund

¹ Ford (2011): Ford-Studie verdeutlicht gefährliches Fahrverhalten und bestätigt Nachfrage nach Fahrer-Assistenzsystemen, Köln, 10.10.2011; LeasePlan (2014): Internationale Befragung unter Autofahrern bestätigt: Fahrer sind häufig abgelenkt – viele sind auch während der Fahrt in sozialen Netzwerken aktiv, Neuss, 02.12.2014

² Kuratorium für Verkehrssicherheit – KFV (2014): Ablenkung ist Unfallursache Nr. 1 in Wien, Wien, 28.08.2014

³ 53. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Arbeitskreis V: Ablenkung durch moderne Kommunikationstechniken, 28. bis 30.01.2015 in Goslar

einer bundesweiten Erhebung der Sachverständigenorganisation DEKRA, bei der mehr als 10.000 Pkw-Fahrer beobachtet wurden, ob sie während der Fahrt ein Handy am Ohr hielten.⁴ Bei jährlich rund 43 Mrd. Pkw-Wegen von Fahrern⁵ ist die Prognose – bezüglich der erkannten Verstöße – plausibel. Da allerdings genaue Feststellungen aller Delikte von außen kaum möglich sind, dürfte aufgrund des allein durch Sichtkontrollen nicht umfassend feststellbaren Smartphone-Gebrauchs von einem noch größeren Dunkelfeld auszugehen sein.

Das Beratungsinstitut McKinsey hat ermittelt, dass bereits 2012 fast ein Drittel der Autofahrer in Deutschland zur mobilen Kommunikation ein Smartphone auch während der Fahrt benutzte, davon fast 70 Prozent neben Anrufen auch für weitere Zwecke. 28 Prozent der Nutzer verwendeten ihre Smartphones zumeist auch für Funktionen, die die visuelle Aufmerksamkeit – z. B. durch SMS, mobiles Internet, oder Apps – in besonderem Maße beanspruchen. Zugleich äußerten 65 Prozent der 18 bis 39 Jahre alten Smartphone-Besitzer in der Umfrage, dass „eine sicherere Nutzung des Smartphones während des Fahrens (ihnen) sehr wichtig“ sei. Zwei Drittel aller Befragten erwarteten indes, dass sie in den nächsten zehn Jahren mit noch mehr Zusatzleistungen wie das Internet im Auto verbringen werden.⁶

Unterschätzte Gefahr: Blindflug mit hohem Risiko

Spätestens in der Fahrschule erlernen junge Menschen, dass die Beschäftigung mit fahrfremden Tätigkeiten – wie dem Bedienen fahrzeuginner Systeme oder auch von Geräten, die nicht zum Fahrzeug gehören (Musikabspielgeräte, Handys) – während des Lenkens eines Kfz zu einem erhöhtem Unfallrisiko führt und deshalb zu vermeiden ist. Nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis scheint dieses Wissen die Fahrer aber nicht mehr davon abzuhalten, solche Praktiken dennoch am Steuer auszuüben.

In der Annahme, die Situation im Griff zu behalten und bei dem während der Fahrt verbotenen Gebrauch eines Smartphones ohnehin nur einem geringen polizeilichen Entdeckungsrisiko ausgesetzt zu sein, wendet jeder Betroffene die Aufmerksamkeit zwangsläufig weg von der Straße hin zum Gerät – bis es womöglich zu einem schweren Unfall kommt.

Vom Handy ablenken lassen sich besonders junge Fahrer. Verkehrsunfälle sind für die Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen die häufigste Todesursache. Die Wahrscheinlichkeit, bei einem Unfall im Straßenverkehr zu sterben, liegt für sie fast doppelt so hoch wie beim Durchschnitt aller Autofahrer.⁷

Nach Einschätzung von Verkehrsexperten führt die verbotene Nutzung von Mobiltelefonen viel häufiger als in der Bevölkerung bekannt zu Verkehrsunfällen, deren Folgen

⁴ DEKRA (2014): 3 Prozent aller Autofahrer mit Handy am Ohr, Pressemitteilung vom 30.05.2014, Stuttgart

⁵ Infas / DLR (2010): Mobilität in Deutschland 2008, Ergebnisbericht: Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends, Bonn, Berlin, S. 1, 25,

⁶ McKinsey & Company (2012): Mobility of the future – Opportunities for automotive OEMs, S. 13

⁷ Statistisches Bundesamt (2014): Unfälle von 18- 24-Jährigen im Straßenverkehr 2013, Wiesbaden, S. 5

oftmals mit Verletzten oder gar Toten, wenigstens aber erheblichem Sachschaden einhergehen. Die konkrete Ursache solcher, oft rätselhaft erscheinender Unglücke zu ermitteln, bereitet der Polizei indes bis heute zum Teil erhebliche Probleme. In den Unfallanzeigen finden sich dann oftmals Formulierungen wie: „Aus ungeklärter Ursache kam das Fahrzeug von der Fahrbahn ab...“

„Ablenkung“ oder „Unachtsamkeit“ als Unfallursache tauchen deutschlandweit in keiner amtlichen Statistik auf, so dass diese Daten bislang nicht ausgewertet und deshalb seitens der Polizei – wie auch in der Bevölkerung – vielfach unterschätzt werden. In polizeilichen Auswertungen zählen „Ablenkung“ oder „Unachtsamkeit“ allenfalls zu den „sonstigen Ursachen“, d. h. „Ursache 49: Andere Fehler beim Fahrzeugführer“, soweit sie nicht anderen Positionen wie z. B. „Geschwindigkeit“ oder „Abstand“ zugeordnet werden.

Unfallstatistiken in den USA, in denen „Ablenkung“ schon seit mehreren Jahren als eigene Kategorie geführt wird, zeigen indes, dass derzeit jeder zehnte Unfall mit Todesfolge sowie mehr als jeder sechste Unfall mit Verletzen aufgrund visueller, manueller oder kognitiver Ablenkung entstehen⁸. Die genannten Beeinträchtigungen sind dabei in ihrer Art bei diversen Tätigkeiten in unterschiedlichen Ausprägungen und häufig kombiniert anzutreffen.

In Österreich hat man „Ablenkung“ oder „Unachtsamkeit“ mittlerweile als Ursache für jeden dritten Verkehrsunfall ermittelt. Insbesondere die Ablenkung durch Benutzung eines Smartphones erweist sich dort als eine stark wachsende Unfallgefahr.⁹ Bei den Hauptursachen der tödlichen Verkehrsunfälle Österreichs sind Unachtsamkeit bzw. Ablenkung derzeit für jede siebte Todesfahrt verantwortlich.¹⁰

Begründete Anhaltspunkte für die Annahme, dass in Deutschland die Folgen der Ablenkung durch moderne Kommunikationstechniken harmloser sind, da sie bislang noch gar nicht als solche registriert werden, sind keineswegs ersichtlich.

Eine vom Autobauer Ford zum Thema „Ablenkung im Straßenverkehr“ in Auftrag gegebene Studie¹¹ zeigt vielmehr, dass u. a. in Deutschland ein Viertel aller befragten jungen Autofahrer bereits „Selfies“ während der Fahrt aufgenommen haben. Mehr als in anderen EU-Mitgliedstaaten gaben deutsche junge Fahrer bei der Befragung zu, sich während der Fahrt aktiv mit Social-Media-Internetseiten zu beschäftigen. Jeder dritte von ihnen nutzt Dienste z. B. von Facebook, Twitter oder Instagram, um beim Fahren Nachrichten abzufragen oder gar Inhalte dort selbst einzustellen.

⁸ National Highway Traffic Safety Administration (2013): Distracted Driving 2011, Washington

⁹ Verkehrsclub Österreich – VCÖ (2013): Ablenkung im Straßenverkehr durch Nutzung von Mobiltelefon und Navigationsgerät, Hintergrundbericht, Wien

¹⁰ Bundesministerium für Inneres – BMI (2015): 430 Verkehrstote im abgelaufenen Jahr, im Internet unter http://www.bmi.gv.at/cms/BMI_Verkehr/statistik/Jahr_2014.aspx (Abruf v. 18.02.2015)

¹¹ Ford (2014): Ablenkung im Straßenverkehr, Europäische Untersuchung autofahrende Smartphone-Besitzer aus Deutschland, Großbritannien, Frankreich, Deutschland, Spanien, Italien, Rumänien und Belgien im Alter zwischen 18 und 24 Jahren unter Teilnahme von 7.003 Personen vom 03. bis 27.06.2014, Köln, 06.08.2014

Grenzen der Belastbarkeit

Schon 2008 warnte der Deutsche Verkehrsgerichtstag vor einer Überforderung des Autofahrers durch Sekundäraufgaben infolge wachsender Ausstattung eines Kfz mit innovativen Fahrer-Assistenzsystemen (FAS), Fahrer-Informationssystemen (FIS) oder gar Entertainment-Geräten und weiterer portabler, im Fahrzeug verwendbarer Techniken. Denn die Verarbeitungskapazität des menschlichen Gehirns ist begrenzt.

„Wahrnehmungsexperimente belegen, dass uns durch die Konzentration auf eine Aufgabe möglicherweise etwas ganz Wichtiges in einem anderen Bereich entgeht und gerade dadurch die Verkehrssicherheit gefährdet ist. Aus der Überforderung unseres Sinnessystems resultieren Fehlleistungen und Unfälle. Durch die Sekundäraufgaben wird der Fahrer von seiner eigentlichen Aufgabe, dem Führen eines Fahrzeugs (Primäraufgabe), abgelenkt.“, lautet eine mahnende Kernaussage der nun sieben Jahre alten Gerichtstagsempfehlungen.¹²

Dass vom Verkehr ablenkende Tätigkeiten das Fahren beeinträchtigen können, ist heute durch diverse Untersuchungen¹³ belegt und zählt längst zum Gemeingut. Weitgehend unbekannt war bis zuletzt aber, wie häufig und bei welchen Gelegenheiten die fahrfremden Aufgaben, wie insbesondere die Nutzung von Mobiltelefon oder Smartphone, während des Fahrens durchgeführt werden. Erst aus dem Zusammenspiel zwischen gefahrgeneigtem Verhalten und Häufigkeit des Auftretens lässt sich faktisch beurteilen, inwieweit die Ablenkung tatsächlich das Unfallrisiko erhöht.

Die bislang fundiertesten Erkenntnisse zur Ausübungshäufigkeit fahrfremder Tätigkeiten lassen sich grundlegend einer jüngeren Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) entnehmen.¹⁴ Die in einer Literaturanalyse ausgewerteten, vor allem im Ausland durchgeführte Beobachtungs- und Befragungsstudien belegen, dass das Telefonieren während der Fahrt die bis heute am besten untersuchte Nebentätigkeit im Auto darstellt. Danach beeinträchtigen sowohl die physische als auch die kognitive Ablenkung beim Telefonieren während des Fahrens viele der für das Fahren notwendigen Prozesse, wie die visuelle Suche, Reaktionszeiten und Entscheidungsprozesse. Dies wirkt sich regelmäßig messbar in verminderter Fahrerleistung (Spurhaltung und Geschwindigkeitskontrolle) aus. Überdies führt der Gebrauch eines Telefons während der Fahrt häufig dazu, dass weitere ablenkende Tätigkeiten ausgeführt werden (wie z. B. Telefonnummern oder Termine aufschreiben), die die Fahrerleistung zusätzlich reduzieren.¹⁵

¹² 46. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Arbeitskreis VII: Die Belastbarkeit des Fahrzeugführers, 23. bis 25.01.2008 in Goslar

¹³ Vgl. Kubitzki, J. (2011): Ablenkung im Straßenverkehr – Die unterschätzte Gefahr, Allianz Zentrum für Technik, München, S. 8-14

¹⁴ Huemer, A. K./ Vollrath, M. (2012): Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten – Machbarkeitsstudie, in: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe: Mensch und Sicherheit, Heft M 225, Bergisch Gladbach

¹⁵ Ebd., S. 54

In zwei Fahrsimulatorstudien hat die BASt sodann untersuchen lassen, wie sich die Benutzung von Smartphones auf die Fahrsicherheit auswirkt und ob Fahrer in der Lage sind, Smartphones situationsangepasst zu benutzen. Die Ergebnisse wurden im Januar 2015 veröffentlicht.¹⁶ In diesen beiden durch das Würzburger Institut für Verkehrswissenschaften (WIVW) sowie unmittelbar seitens der BASt durchgeführten Untersuchungen hat sich generell erwiesen, dass die Benutzung eines Smartphones zu gewissen negativen Beeinträchtigungen der Fahrleistung führt, wobei das Ausmaß möglicher Defizite jedoch stark von der Art der Anwendung sowie vom Bedienkontext des Gerätes abhängig ist.¹⁷

Mobiltelefon im Straßenverkehr: Reden ist Silber

Zur Bedienung von Smartphones pp. im Auto enthält das deutsche Verkehrsrecht eine den Anforderungen der Zeit ersichtlich nicht mehr entsprechende Regel. Durch § 23 Abs. 1a StVO ist es dem Fahrzeugführer während der Fahrt bzw. bei laufendem Motor verboten, „ein Mobil- oder Autotelefon“ zu benutzen, „wenn hierfür das Mobiltelefon oder der Hörer des Autotelefons aufgenommen oder gehalten werden muss“. Ein folgenloser, d. h. ohne Gefährdung oder Schädigung gegen diese Regel gerichteter Verstoß, der naturgemäß nur mit Vorsatz möglich ist, wird für den Kraftfahrer als Ordnungswidrigkeit mit 60 € Bußgeld und einem Punkt im Fahreignungsregister¹⁸ bedroht.

Bezweckt wurde mit Einführung der Vorschrift im Jahr 2001, „dass der Fahrzeugführer während der Benutzung des Mobil- oder Autotelefons beide Hände für die Bewältigung der Fahraufgabe frei hat. Die Benutzung schließt neben dem Gespräch im öffentlichen Fernsprechnetz sämtliche Bedienfunktionen wie das Anwählen, die Versendung von Kurznachrichten oder das Abrufen von Daten im Internet etc. ein“¹⁹. Kein Verstoß liegt dagegen vor, wenn der Fahrer das benutzte Telefon oder den Telefonhörer nicht halten oder aufnehmen muss.

Die seinerzeitige Gesetzesbegründung weist weiterhin auf eine Untersuchung der BASt hin, die ergeben habe, dass 1996 insgesamt 20 Tote, 100 Schwer- und 450 Leichtverletzte dem Telefonieren am Steuer zumindest mitursächlich zuzurechnen gewesen seien. Hinzu komme eine nicht abschätzbare Dunkelziffer. Überdies hätten wissenschaftliche Untersuchungen gezeigt, dass sich durch Benutzung einer Freisprecheinrichtung Unsicherheitsfehler (wie spätes Bremsen, Nichteinhalten der Fahrspur etc.) und Fahrfehler (wie Übersehen von Verkehrszeichen, Fahrten in die fal-

¹⁶ Schömig, N. et al. (2015): Simulatorstudien zur Ablenkungswirkung fahrfremder Tätigkeiten, in: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe: Mensch und Sicherheit, Heft M 253, Bergisch Gladbach

¹⁷ Ebd., S. 89, 90

¹⁸ Bußgeldkatalog-Verordnung – BKatV (2014), lfd. Nr. 246.1; Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog – BT-KAT-OWi (2014), TBNr. 123624

¹⁹ 33. ÄndVO vom 11.12.2000, Gesetzesbegründung, zu § 23 Abs. 1a StVO, VkB1. 2001, 8 ff.

sche Richtung etc.) im Vergleich zu einem Gespräch ohne Freisprecheinrichtung um mehr als 50 Prozent reduzieren lassen.²⁰

Nicht das einzige Problem: Telefonieren am Steuer

Dieser älteren Einschätzung gegenüber stehen mittlerweile viele neuere wissenschaftliche Untersuchungen, in denen zu den (negativen) Auswirkungen des Telefonierens mit bzw. ohne Freisprecheinrichtung in der Tat kein nennenswerter Unterschied gefunden werden konnten. Vielmehr ist es danach so, dass das größte Ablenkungspotenzial weniger von der motorischen Komponente des Hörerhaltens ausgeht als vom Telefonieren selbst.²¹

Prüfungen der Sicherheit von Gesprächen mit und ohne Freisprecheinrichtung wiesen letztlich jeweils vergleichbare Leistungseinbußen auf. Dies lässt darauf schließen, dass der größte Anteil der Einbußen weniger auf die manuellen Aspekte (das Telefon zu halten) als auf die kognitiven Anforderungen des Gesprächs zurückzuführen ist. Während die Telefonbedienung zwar nur ein relativ kurzfristiges Ereignis darstellt, das aber vor allem die Querregelung (Spurhaltung) nachteilig verändert, handelt es sich beim Gespräch häufig um ein längerfristiges Ereignis, das zu deutlichen Veränderungen der Fahrzeugbedienung und -dynamik führt. Beim Gespräch wird die Aufmerksamkeit offenbar regelmäßig auf das absolut Notwendige reduziert, was in plötzlich auftretenden schwierigeren Verkehrssituationen jedoch nicht ausreichend ist und auch nicht dadurch vollständig kompensiert werden kann, dass Fahrer generell bei der Benutzung des Smartphones einen größeren Abstand zum Vorfahrenden einhalten.²²

Während ältere Untersuchungen der BASt sich aufgrund der seinerzeit technisch begrenzten Möglichkeiten der Handys maßgeblich mit dem (bloßen) Telefonieren am Steuer beschäftigt haben, hat sich durch die Entwicklung moderner Smartphones der Umfang des Repertoires nutzbarer Funktionen um vielfache neue Anwendungen vergrößert, und die Systeme wachsen dynamisch fort. Mit dem enormen Tempo konnte die Rechtslage im Straßenverkehr nicht Schritt halten.

Eine Nutzung moderner Multimedia-Entertainment- und Kommunikationstechniken wie MP3 Player, Tablet-PCs pp. wird, soweit die Geräte nicht zugleich auch eine Telefonfunktion besitzen, von den bislang in § 23 Abs. 1a StVO geregelten Pflichten des Fahrzeugführers, d. h. vom Verbot des Bedienens während der Fahrt, gar nicht erfasst. Deshalb besteht hier eindeutig Nachbesserungsbedarf. Doch der Teufel steckt wieder mal im Detail, weil es sich alles andere als einfach erweist, eine geeignete Formulierung der Vorschrift zu finden, die einerseits den gebotenen Anforder-

²⁰ Ebd.

²¹ Horrey, W./ Wickens, Ch. D. (2006): Examining the impact of cell phone conversation on driving using meta-analytic techniques, *Human Factors*, Band 48, Heft 1/2006, S. 196-205 (mit weiteren Nachweisen); Mc Cartt, A. T./ Hellinga, L. A./ Braitman, K. A. (2006): Cell phones and driving: review of research, *Traffic Injury Prevention*, Band 7, S. 89-106

²² Schömig, N. et al. (2015), a. a. O., S. 16, 72

rungen der Verkehrssicherheit entspricht und andererseits die Möglichkeiten der polizeilichen Verkehrsüberwachung und Beweissicherung nicht überfordert.

Höchstes Sicherheitsrisiko: Ablenkungswirkung neuer Funktionalitäten

Was muss geregelt werden? Als besonders stark beeinträchtigend erweisen sich Ablenkungen, indem der Fahrer mit dem Smartphone Aufgaben ausführt, die hohe visuell-motorische Anforderungen an ihn richten. Hierzu zählen insbesondere das Lesen sowie auch das Eingeben von Texten am Touch-Display. Daher müssen das Eingeben von Kurzmitteilungen oder gar von E-Mails am Smartphone sowie sonstige anspruchsvolle Internetaktivitäten, wie z. B. das Lesen in umfangreichen Texten, als sehr kritisch und besonders nachteilig für die Verkehrssicherheit betrachtet werden.²³

Wer als Fahrer eine SMS verfasst, schaut im summarischen Durchschnitt über eine (Gesamt-)Blickabwendungsdauer von etwa 23 Sekunden auf das Smartphone und bei einer Nachrichten-App durchschnittlich sogar 25 Sekunden.²⁴ Wer dabei in Intervallen von nur zwei Sekunden den Blick von der Straße abwendet, um aufs Display seines Smartphones zu schauen, fährt jedoch bei Tempo 50, gemäß der Weg-Zeit-Berechnung, jeweils knapp 30 Meter im Blindflug. Mit einer Zuwendung der visuellen Aufmerksamkeit auf eine Smartphone-Aufgabe leiden nicht nur die Spurhaltung sowie das Abstandsverhalten. Der Fahrer kann zugleich auf plötzliche Ereignisse nicht mehr reagieren. Zu viele und zu lange Blickabwendungen müssen daher unbedingt vermieden werden. Das gilt in besonderem Maße für das Verfassen und Empfangen von Textnachrichten oder E-Mails sowie das Surfen im Internet.

Oftmals reduzierte Geschwindigkeiten, die beim Schreiben von Textnachrichten, nicht jedoch beim Lesen oder einem Status-Update beobachtet worden sind, erscheinen als nicht ausreichend, die zusätzlichen Anforderungen zu kompensieren. Daher wird durch die Verfasser einer britischen Simulationsstudie zur „Smartphone-Nutzung während der Fahrt“²⁵ im Ergebnis empfohlen, mittels einer spezifisch zu entwickelnden Smartphone-Applikation den Zugriff auf einige Funktionen des Telefons während der Fahrt zu beschränken, d. h. die gefahrenträchtigen komplexen Nebenaufgaben dabei technisch zu unterbinden.

Technische Sicherungen solcher Art erscheinen dringend geboten, weil zu erwarten ist, dass infolge stetiger Fortentwicklung und wachsender Verbreitung von Multimediasystemen in naher Zukunft mehr und mehr solcher portabler oder eingebauter Anwendungen Einzug ins Kfz halten und die Probleme sich damit verschärfen werden.

²³ Schömig, N. et al. (2015), a. a. O., S. 90, 94

²⁴ Schömig, N. et al. (2015), a. a. O., S. 68

²⁵ Basacik, D./ Reed, N./ Robbins, R. (2011): Smartphone use while driving – a simulator study, Published project report PPR 592, Wokingham/Berkshire, S. 38

Beweiserhebung erleichtern

Beim Vorliegen eines Anfangsverdachts, gegen das Benutzungsverbot für Mobil- oder Autotelefone verstoßen zu haben, hat die Polizei nach pflichtgemäßem Ermessen (§ 47 OWiG) die erforderlichen Ermittlungsmaßnahmen zur Verfolgung des bußgeldbewehrten Verstoßes zu treffen. Dabei zeigen sich in der Praxis immer wieder auftretende Schwierigkeiten in der Erbringung des Tatnachweises, der in der Regel über Zeugenaussagen der Beamten geführt werden muss.

Kann nicht eindeutig positiv erkannt werden, ob ein Handy beim Fahren verwendet worden ist, reicht der Rückschluss aus einer vorgenommenen „typischen“ Handbewegung auf die Benutzung des Geräts keineswegs aus.²⁶ Zwar wird das Merkmal des Benutzens durch die inzwischen unübersehbar lange Kette der Rechtsprechung grundsätzlich weit ausgelegt. Verboten sind z. B. auch Vor- und Nachbereitungshandlungen, soweit das Gerät als „Mobil- oder Autotelefon“ dienen kann. Dennoch ist das bloße „Anfassen“ erlaubt, wenn das Gerät etwa von einer Ablage in die andere gelegt wird.²⁷ Funksprechgeräte dürfen indes verwendet werden, soweit mit ihnen keine Kommunikation im öffentlichen Fernsprechnetzmöglich ist.²⁸ Auch ist das Telefonieren mit dem Schnurlostelefon am Steuer erlaubt, wenn es sich um das – nur in geringer Entfernung vom Haus nutzbare – bloße Mobilteil eines Festnetz-Telefons handelt.²⁹ Eine verbotswidrige Benutzung eines Mobiltelefons durch einen Fahrzeugführer liegt schließlich auch dann nicht vor, wenn das Fahrzeug steht und der Motor infolge eines automatischen Ausschaltens des Motors (Start-Stopp-Funktion) ausgeschaltet ist.³⁰

Neben den tatsächlichen Schwierigkeiten der Beweiserhebung bereiten aber auch die rechtlichen Grenzen möglicher Eingriffe bei der Ermittlung derartiger Verstöße, vor allem die Zulässigkeit der Beschlagnahme von Mobiltelefonen zum Zwecke des Auslesens von Kontaktdaten, der Polizei erhebliche Probleme.

Sofern ein zuverlässiger Zeugenbeweis nicht erbracht werden kann, müsste durch Nachschau im Fahrzeug geprüft werden, ob sich der Verdacht entkräften oder erhärten lässt. Eine verdachtsunabhängige Kontrolle nach § 36 Abs. 5 StVO wird als Ermächtigungsgrundlage für Handy-Überprüfungen nicht ausreichen, wie aus polizeilicher Sicht Ewald Ternig von der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung Rheinland-Pfalz betonte. Allerdings kann eine Durchsuchung des Fahrzeugs nach § 102 StPO begründet werden, da die Vorschriften der StPO nach § 46 Abs. 1 OWiG grundsätzlich Anwendung finden. Die Möglichkeit, einem Polizeibeamten zur Prüfung eines Beweismittels gemäß § 94 StPO die Möglichkeiten einzuräumen, direkt am Gerät nachzuschauen, ob es zur Tatzeit genutzt wurde, sieht Kai Lohse, Oberstaats-

²⁶ Thüringer Oberlandesgericht, ZfSch 2014, 113 f.

²⁷ OLG Köln, NZV 2005, 547-548

²⁸ OLG Celle, NZV 2009, 467-469

²⁹ OLG Köln, NJW 2010, 546-547

³⁰ OLG Hamm, NJW 2015, 183-184

anwalt beim Bundesgerichtshof, indes nicht. Er zweifelt mit Blick auf die Wertung des § 46 Abs. 3 S. 1 OWiG überdies daran, dass – bei einem bloß ordnungswidrigen Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO – eine Beschlagnahme des Mobiltelefons nach § 94 StPO zur (in die Zuständigkeit der Staatsanwaltschaft fallenden) Durchsicht der Verbindungsdaten gemäß § 110 Abs. 1 StPO als zulässig anzusehen ist. Eine solche Möglichkeit dürfte aus Gründen der Verhältnismäßigkeit allenfalls bei Straftaten bzw. bei Verkehrsunfällen mit Verletzten in Betracht kommen.

Autofahrer werden aber damit rechnen müssen, dass die Polizei künftig mehr als bisher solche Ermittlungsmaßnahmen einleiten wird, wenigstens bei Personenschadenunfällen. Darauf deutet auch eine jüngste Erklärung des NRW-Innenministers Ralf Jäger hin, in der er das verstärkte Vorgehen gegen die Nutzung von Mobiltelefonen am Steuer zu einem neuen Arbeitsschwerpunkt der Polizei benannte: „Wenn bei einem Unfall mit Personenschaden der Verdacht besteht, dass der Fahrer durch das Handy abgelenkt war, wird die NRW-Polizei künftig das Handy sicherstellen und auf Anordnung der Staatsanwaltschaft auswerten, ob eine Kommunikationsverbindung zum Unfallzeitpunkt bestand.“³¹

Empfehlungen des Verkehrsgerichtstags

Die Diskussionen der Goslarer Experten mündeten in die Forderung, zunächst aussagekräftige Daten über Fälle schwerer Unfallereignisse im Straßenverkehr infolge einer Ablenkung des Fahrers durch Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungsmittel zu erheben. Die Art der Nutzung sowie die Häufigkeit sollen nicht nur bei Unfällen, sondern auch bei unfallfreien Fahrten erfasst werden. Grundlagen für die Erhebung soll eine bei der BAST anzusiedelnde Arbeitsgruppe liefern.

Die Verhinderung einer Ablenkung im Straßenverkehr durch moderne Kommunikationstechniken soll intensiver als bisher mittels präventiver Maßnahmen erfolgen. Junge Menschen müssten bereits in den Schulen und Fahrschulen sowie Kraftfahrer in der Arbeitswelt stärker sensibilisiert werden. Der Arbeitskreis empfiehlt, hierzu eine bundesweit einheitliche Dachkampagne einzurichten.

Damit technische Lösungen ihr hohes Potenzial zur Vermeidung von Ablenkungsunfällen entfalten können, fordert der Arbeitskreis europäische sowie bundesrechtliche Verordnungsgeber dazu auf, konkrete „Rahmenbedingungen für Fahrzeughersteller, Produzenten von Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungsmitteln sowie für Diensteanbieter zu schaffen, um die Möglichkeiten situativer Funktionsunterdrückung zu implementieren“. Es handelt sich dabei z. B. um die Deaktivierung von manuellen Zieleingaben oder die Sperre von Textnachrichten während der Fahrt. Dabei soll eine Rekonstruktion möglicher Verstöße und

³¹ Ministerium für Inneres und Kommunales (MIK) NRW (2015): Rede von Minister Ralf Jäger anlässlich der Vorstellung der Verkehrsunfallbilanz 2014 am 09.02.2015 in Düsseldorf

Manipulationen, zum Beispiel im Rahmen von Ermittlungsmaßnahmen nach einem schweren Verkehrsunfall, technisch sichergestellt werden.

Schließlich appellierte der Arbeitskreis des Gerichtstags an den deutschen Verordnungsgeber, die im Hinblick auf die technische Entwicklung nicht mehr zeitgemäß Vorschrift des § 23 StVO neu zu fassen. Das bislang auf Mobil- oder Autotelefone beschränkte Verbot des Geräteaufnehmens oder -haltens während der Fahrt soll künftig an visuelle, manuelle, akustische oder mentale Ablenkungen von der Fahraufgabe anknüpfen. Gewünscht wird auch, eine gestaffelte Erhöhung der Geldbuße bei einer Gefährdung sowie bei einer Schädigung vorzusehen.

Nicht zuletzt ermutigt der Arbeitskreis den Verordnungsgeber, bei der Anpassung der Regel eine der schwierigsten, aber lohnenswertesten Verbesserungen nicht aus dem Blick zu verlieren: Die Neufassung des Ablenkungsverbots soll zugleich eine bessere Nachweisbarkeit in der Praxis ermöglichen.

Resümee

Vor dem Hintergrund greifbarer Widersprüche bei dem Verbot bzw. der Sanktionierung der Benutzung technischer Geräte während der Fahrt und damit einhergehender unterschiedlicher Behandlung vergleichbarer Gefahrenexpositionen hat der diesjährige Verkehrsgerichtstag eindeutig aufgezeigt, dass eine Weiterentwicklung der bestehenden Gesetzeslage unabdingbar notwendig ist.

Aufgrund der bisher ersichtlich geringen Akzeptanz des Handyverbots begegnen sogar renommierte Experten aus der Verkehrspsychologie wie Jörg Kubitzki der Erwartung einer durchgreifenden Besserung mittels mehr Aufklärung skeptisch. Er sagte: „Zur Prävention sind aus Sicht der Sicherheitsforschung eine Stärkung der Überwachung und verbesserte technische Lösungen zu diskutieren. Die Menschen wissen um die Gefahren der Ablenkung. Aufklärungskampagnen genügen nicht.“³² Dennoch besteht offenkundig Bedarf, in der Bevölkerung auf verschiedenen Ebenen das Bewusstsein für Gefahren durch Ablenkungen im Straßenverkehr weiter zu stärken. Eine in der Praxis besser geeignete und damit glaubwürdigere Verbotsnorm als der geltende § 23 Abs. 1a StVO dürfte dazu einen wesentlichen Beitrag leisten.

Themen von aktueller Bedeutung für die Verkehrssicherheit in einer solchen Vielfalt und Intensität in hochkarätiger Besetzung zu behandeln, stellt – trotz der europaweiten Reputation des Deutschen Verkehrsgerichtstags – in der Geschichte des Treffpunkts deutscher Verkehrsrechtler im Jahr 2015 ein beachtliches wie auch sehr begrüßenswertes Novum dar. Im Mittelpunkt der Expertentagung standen über Fragen der „Ablenkung durch moderne Kommunikationstechniken“ hinaus vor allem die Themen

- Europäischer Führerscheintourismus

³² Kubitzki, J. (2015): Ablenkung durch moderne Kommunikationstechniken, Vortrag im Arbeitskreis V des 43. Deutschen Verkehrsgerichtstags a. a. O.

- Automatisiertes Fahren
- Neue Promillegrenzen für Radfahrer?
- Unfallrisiko Landstraße.

Wie immer bot sich ein Austausch breitgefächerter interdisziplinärer Erfahrungen, aber diesmal zielte die Verbesserung des Verkehrsrechts in außergewöhnlich großem Maße auf die mit der Rechtsoptimierung einhergehende Erhöhung der Verkehrssicherheit ab. Das ist eine durchaus erwähnenswerte, erfreuliche Entwicklung.

Auf die Umsetzung der für die Verkehrssicherheit wesentlichen Forderungen der Experten des 53. Deutschen Verkehrsgerichtstags darf man nun gespannt sein. Der vollständige Wortlaut der Empfehlungen der Experten ist der Internetseite des Veranstalters³³ zu entnehmen.

³³ http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_53_vgt.pdf