

VISION  
ZERO



# Allein- und Fahrurfälle

Gefährdungen auf Arbeits-, Dienst- und Schulwegen

 **UK/BG**  
Ihre gesetzliche  
Unfallversicherung

**DVR**   
Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat

**DVR/UK/BG  
SCHWERPUNKT  
AKTION 2019**

# Vorwort

<b>Vorwort</b> .....	3
<b>Ablenkung – die unterschätzte Gefahr</b> .....	4
<b>Das Smartphone – Ablenkungsquelle Nr. 1</b> .....	6
<b>Belastung und Beanspruchung</b> .....	9
<b>Selbstüberschätzung</b> .....	12
<b>Ungewohnte Situationen oder Fahrzeuge</b> .....	14
<b>Quellen zum Nachlesen</b> .....	18
<b>Impressum</b> .....	20



amtes fast 895 Menschen ums Leben. Außerdem wurden bei diesen Unfällen fast 20.000 Menschen schwer verletzt.

Wie kommt es zu solchen Unfällen? Wie ist es möglich, dass Menschen die Kontrolle über ihr Fahrzeug verlieren? Die Ursachen dafür sind mannigfaltig, und der tatsächliche Unfallhergang ist häufig kaum oder nur teilweise nachvollziehbar. In dieser Broschüre widmen wir uns einigen dieser möglichen Ursachen, wie Ablenkung, psychische Belastungen und Beanspruchungen, Selbstüberschätzung oder Unerfahrenheit im Umgang mit einem neuen Fahrzeug.

In Deutschland kam es 2022 zu fast 290.000 Unfällen mit Personenschaden. Etwa jeder vierte dieser Unfälle war ein so genannter Fahrunfall (Alleinunfall).<sup>1</sup> Diese Unfälle werden dadurch ausgelöst, dass jemand die Kontrolle über das Fahrzeug verliert, ohne dass Andere dazu beigetragen haben.

Die Folgen sind gravierend: Bei Fahrunfällen kamen im Jahr 2022 nach Angaben des Statistischen Bundes-

Um diese Unfallursachen geht es in der gemeinsamen Schwerpunktaktion des DVR und der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen. Die Aktion steht unter dem Motto: Wo bist du gerade? Bist du gerade in Gedanken? Bist du mit deiner vollen Konzentration in der Situation, auf der Straße? ...oder bist du ganz woanders?

**Denn egal, auf welche Weise wir uns fortbewegen: Wir alle benötigen unsere volle Aufmerksamkeit für den Straßenverkehr, damit wir selbst und alle anderen sicher ankommen.**

## Ablenkung – die unterschätzte Gefahr







Tamara ist guter Laune. Mit ihrem Rad ist sie auf dem Weg zur Uni. Ihr Weg durch die Stadt führt an einem Platz vorbei, an dem ein Musiker eine tolle Interpretation ihres Lieblingssongs präsentiert. Leise singt sie mit und lässt sich von der Musik treiben. Jetzt schaut sie noch mal über die Schulter, um einen letzten Blick auf den Sänger zu werfen – da ist auch schon der Poller, den sie erst im letzten Moment erkennt. Sie erschrickt, reißt am Lenker und stürzt.

Eine alltägliche Geschichte? Ablenkungsquellen bei der Verkehrsteilnahme gibt es viele: Der Musiker in der City, das

Reklameschild am Fahrbahnrand, Kinder, die auf dem Rücksitz quengeln oder die eingehende WhatsApp-Nachricht – all das kann Aufmerksamkeit vom Straßenverkehr abziehen.

Aber was ist Ablenkung eigentlich genau? In der Wissenschaft versteht man unter Ablenkung eine Aufmerksamkeitsverschiebung weg vom Straßenverkehr hin zu einer Person, einem Gegenstand, einer Tätigkeit oder einem Ereignis, die für die Fahraufgabe nicht bedeutsam sind.<sup>2</sup>

Dabei können verschiedene Fähigkeiten des Menschen beansprucht werden:

-  Sehen (visuelle Ablenkung, z.B. durch Blick auf das Navigationsgerät)
-  Hören (akustische Ablenkung, z.B. durch Musik)
-  Biomechanik (motorische Ablenkung, z.B. beim Aufheben eines Schokoriegels)
-  Kognition (mentale Ablenkung, z.B. wenn die Gedanken um ein Problem kreisen)

Viele Menschen sind abgelenkt, wenn sie sich im Straßenverkehr bewegen: In einer in Deutschland durchgeführten Befragung auf einem Rastplatz haben 20 Prozent der Auto Fahrenden zu Protokoll gegeben, dass sie in der letzten halben Stunde ihrer Fahrt mindestens zwei fahrfremde Tätigkeiten ausgeführt haben.<sup>3</sup> 36 Prozent hatten sich sogar mit drei oder noch mehr fahrfremden Dingen beschäftigt. In einer in Amerika durchgeführten Studie, bei der man die Aufmerksamkeit der Fahrenden mit Videokameras und anderen technischen Geräten aufgezeichnet hat, fuhren die beobachteten Personen in über 50 Prozent der Zeit abgelenkt.<sup>4</sup>

Durch Ablenkung steigt das Unfallrisiko: Die Allianz-Versicherung geht davon aus, dass Ablenkung mindestens bei jedem zehnten Unfall eine Rolle spielt.<sup>5</sup> In einer repräsentativen Befragung gab die Hälfte der Teilnehmenden an, schon einmal durch Ablenkung in eine brenzlige Situation geraten zu sein.<sup>6</sup>

Wie das Beispiel oben zeigt, betrifft Ablenkung nicht nur die motorisierten Verkehrsteilnehmenden. Auch zu Fuß oder mit dem Rad kann man durch Ablenkung in Schwierigkeiten geraten: Viele Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, haben nach eigenen Angaben in abgelenktem Zustand schon einmal

### Was sagt das Gesetz?

Die Straßenverkehrsordnung fordert von allen, die am Straßenverkehr teilnehmen, ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Das heißt, dass bei jeder Verkehrsteilnahme die Sicherheit stets an erster Stelle stehen muss. Unaufmerksamkeit stellt einen Verstoß gegen die im Straßenverkehr herrschende Sorgfaltspflicht dar. Damit lassen sich viele Formen der Ablenkung nicht in Einklang bringen. Daher sollten diese unterlassen werden.

Andere übersehen oder zu spät reagiert. Jede vierte Person, die auf dem Rad unterwegs ist, hat einer anderen Person schon einmal die Vorfahrt genommen.<sup>7</sup>

## Das Smartphone – Ablenkungsquelle Nr. 1



Torben fährt für einen Lieferdienst Pakete aus. Dabei erlebt er die üblichen Tücken seines Berufs: Dichter Verkehr, Parkplatznot, Pakete, die er nicht zustellen und wieder mitnehmen muss, und so weiter. Ganz normaler Alltag eben. Aber manchmal gibt es auch angenehme Erlebnisse, zum Beispiel die Pizzen, die er von einer Kundin geschenkt bekommt. Das muss er auf dem Weg zu seinem Fahrzeug gleich seinem Freund per Sprachnachricht mitteilen: „Kalle, du glaubst gar nicht, was ich eben erlebt habe ...“ Boing! Im selben Moment übersieht er mit Handy und Pizzakartons in der Hand eine Stufe auf dem Weg und knickt um.

### Blindflug durch Ablenkung

Ablenkung durch das Smartphone ist jedoch keineswegs nur ein Problem für zu Fuß Gehende. Denn wer kennt das nicht: Man ist mit dem Auto unterwegs, da vibriert oder summt das Smartphone,

das auf dem Beifahrersitz liegt. Eine Textnachricht ist eingegangen! Von wem kommt die, und was mag darin stehen? Welche Zensur hat die Tochter in der Klassenarbeit? Hat es mit der neuen Wohnung geklappt? Sagt mein Date für heute Abend ab? Da kann kaum jemand widerstehen. Kurz rübergegriffen, die Textnachricht geöffnet und gelesen – und schon sind vier Sekunden oder mehr vergangen, in denen man nicht auf die Straße geschaut hat.

Vier Sekunden, in denen man bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h eine Strecke von 56 m im Blindflug zurücklegt. Bei 100 km/h auf der Landstraße sind es über 100 m. Wer dann auf die Nachricht antwortet und selbst eine kurze Nachricht tippt, kann ohne weiteres 250 m unterwegs sein, ohne dabei den Verkehrsraum wahrzunehmen. Auch wenn der Blick zwischendurch kurz wieder auf die Straße gerichtet wird, reicht das

nicht aus, alle wichtigen Informationen im Straßenraum aufzunehmen. Dieses Phänomen nennt man Veränderungsblindheit: Auch bei nur kurzer Blickabwendung erscheint einem ein Bild nach dieser Blickabwendung unverändert, selbst wenn größere Änderungen vorgenommen wurden.

Die Ergebnisse aus der Unfallforschung sind eindeutig: Die Smartphone-Nutzung beim Fahren ist gefährlich! In einer in Amerika durchgeführten Studie ergab sich beim Texten auf dem Smartphone eine Steigerung des Unfallrisikos auf das 6-Fache, beim Lesen und Schreiben u.a. auf dem Tablet auf das 10-Fache und bei der Eingabe von Telefonnummern bei in der Hand gehaltenem Mobiltelefon sogar auf das 12-Fache!<sup>8</sup> In anderen Studien stellte sich das Schreiben von SMS während der Fahrt als ähnlich gefährlich dar wie das Fahren mit einer Alkoholisierung von 1,0 Promille.<sup>9</sup>

Auch das Telefonieren mittels Sprachsteuerung oder Freisprecheinrichtung ist nicht ungefährlich: Treten Bedienungsprobleme auf, erfordern diese dann doch wieder Aufmerksamkeit und Blickzuwendung. Und selbst beim Telefonieren per Freisprecheinrichtung kann der Gesprächsinhalt so stark ablenken, dass man Teile des Verkehrsgeschehens übersieht und gar nicht, zu spät oder nicht angemessen reagiert.

### Was sagt das Gesetz?

In § 23 (1a) der Straßenverkehrsordnung heißt es:

*Wer ein Fahrzeug führt, darf ein elektronisches Gerät, das der Kommunikation, Information oder Organisation dient oder zu dienen bestimmt ist, nur benutzen, wenn*

1. hierfür das Gerät weder aufgenommen noch gehalten wird und
2. entweder
  - a) nur eine Sprachsteuerung und Vorlesefunktion genutzt wird oder
  - b) zur Bedienung und Nutzung des Gerätes nur eine kurze, den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen angepasste Blickzuwendung zum Gerät bei gleichzeitig entsprechender Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen erfolgt oder erforderlich ist.

Das gilt nicht nur für Telefone, sondern auch für Smartphones, Tablets, Laptops und Navigationsgeräte. Auch das Abspielen von Musik von Playern oder das Navigieren mit dem Smartphone sind davon betroffen. Und natürlich führen auch Rad Fahrende ein Fahrzeug und fallen damit unter diese Bestimmung.

Die Polizei darf übrigens bei Unfällen mit Personenschaden das Smartphone zur Beweissicherung beschlagnahmen, wenn der Verdacht besteht, dass dessen Nutzung unfallursächlich war.



### Was also tun?

Zunächst einmal: Nicht jede Ablenkung ist in jeder Situation in gleichem Maße gefährlich. Musik aus dem Autoradio kann auf einer langen Nachtfahrt dazu beitragen, die gefährlichen Auswirkungen der Monotonie zu mindern und die Aufmerksamkeit für den Straßenverkehr zu erhalten – sie kann aber auch ablenken: Zum Beispiel bei der Orientierung in einer fremden Stadt während der Rush-hour.

Bei jeder Tätigkeit, die nicht mit der Fahraufgabe zu tun hat, sollte man sich daher fragen: Ist das nötig? Kann ich mir das in der jetzigen Verkehrssituation erlauben, oder werde ich dadurch zu sehr abgelenkt? Im Zweifelsfall sollte die Handlung unterlassen werden. Unterbleiben sollten vor allem solche Tätigkeiten, die mit einer langen Blickabwendung, mit einer starken Änderung der Körperhaltung oder mit großer innerer Beteiligung verbunden sind.

Beim Thema Smartphone sollte man auf Nummer Sicher gehen. Am besten ist es, beim Autofahren grundsätzlich auf die Smartphone-Nutzung zu verzichten. Man kann es sich zur Gewohnheit machen, routinemäßig vor Fahrtantritt nachzuschauen, ob wichtige Nachrichten eingegangen sind. Dann schaltet man das Smartphone in den Flugmodus oder auf lautlos und packt es für die Fahrtzeit in das Handschuhfach. Man kann auch eine App aktivieren, die die Funktionen des Gerätes einschränkt und Textnachrichten während der Fahrt automatisiert beantwortet. Auf längeren Fahrten kann man sich dann in Fahrpausen auf dem Parkplatz um die eingegangenen Nachrichten kümmern. Es gibt Betriebe oder Einrichtungen, die ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern anweisen, bei Dienstfahrten solche Verfahren anzuwenden.

Das gilt übrigens auch für die Verkehrsteilnahme zu Fuß und mit dem Rad: Generell ist die Smartphone-Nutzung beim Gehen und beim Radfahren gefährlich, was Torben in dem Beispiel auf S. 6 schmerzlich erleben musste. Will man doch kurz anrufen oder auf eine Nachricht reagieren, sollte man an einer geeigneten Stelle stehenbleiben. Sicher ist sicher!

## Belastung und Beanspruchung



Das war wieder ein Tag: Am Morgen hatte Volker Ärger mit seiner vierjährigen Tochter Tabea, die nichts frühstücken wollte. Dabei musste er sie doch heute vor der Arbeit in der Kita abliefern. Dort wollten die Erzieherinnen unbedingt noch über Tabea sprechen, aber da war nun wirklich keine Zeit mehr. Das Meeting in der Firma war doch schon für 8 Uhr angesetzt. Da kam Volker dann natürlich zu spät. Dann jagte ein Termin den anderen, das Übliche halt. Auf der Fahrt nach Hause schließlich dann die Nachricht auf dem Handy von dem Unfall seiner Frau. Glücklicherweise nur ein Blechschaden. Aber warum bremst der Idiot vor ihm jetzt ab? Das reicht nicht mehr...

Was ist hier passiert? Die morgendliche Herausforderung durch die Tochter,

die sich in der Trotzphase befindet, der Ärger und die Hektik im Betrieb und die Sorge um die Partnerin, die einen Unfall hatte, belasten Volker derart, dass er sich auf der Heimfahrt nicht auf den Straßenverkehr konzentrieren kann. Im entscheidenden Moment passt er nicht auf und reagiert zu spät.

Es ist durch die Unfallforschung erwiesen, dass die Belastung durch Arbeitsstress und private Sorgen zu einem höheren Unfallrisiko führen kann. Das Kind in der Trotzphase ist nur ein Beispiel von vielen: Später sind es dann vielleicht Sorgen über die Schulleistung oder die Berufswahl der Kinder, möglicherweise gibt es Konflikte mit dem Partner bis hin zu einer Scheidung, eventuell müssen kranke oder alte Familienmitglieder gepflegt und versorgt werden. Auch berufliche Probleme, wie z. B. Streit mit jemandem aus dem Team oder Ärger über eine ausbleibende Beförderung, können eine starke Belastung darstellen.

**In der heutigen Arbeitswelt bilden ständige Erreichbarkeit und Multitasking häufig ebenso eine hohe Belastung wie Leistungsdruck und Überstunden, besonders wenn diese häufig oder regelmäßig erlebt werden.**



wirkungen wie beispielsweise Hitze und Lärm oder Beeinträchtigungen der Wahrnehmung durch Dunkelheit oder Wettereinflüsse. Bei Berufskraftfahrenden spielen auch langes Sitzen, Heben und Tragen beim Be- und Entladen sowie lange Arbeitszeiten eine Rolle.

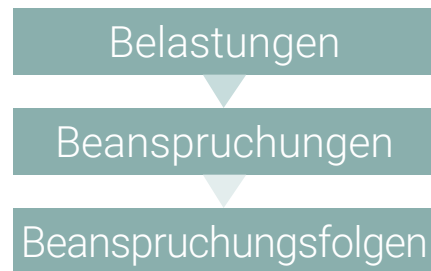
Manche Personen kommen damit gut zurecht. Anderen machen diese Einwirkungen zu schaffen. Wie man auf Belastungen reagiert und welche Beanspruchung

All das führt zu Beanspruchungen, die die Aufmerksamkeit im Straßenverkehr beeinträchtigen und so zu Unfällen führen können.

### Menschen reagieren unterschiedlich

Es besteht kein Zweifel: Autofahren kann anstrengend sein, denn starker Verkehr erfordert eine dauernde Aufmerksamkeit. Fahrassistenzsysteme wie z.B. ein Spurhalteassistenzsystem sind zwar eine Unterstützung, aber auch ein Signal dafür, dass man gerade nicht mehr alles im Griff hatte. Außerdem muss man die entsprechenden Bedien- und Warneinrichtungen im Blick behalten. Hinzu kommen äußere Ein-

– und letzten Endes welche Unfallgefahr – daraus entsteht ist von Mensch zu Mensch verschieden und hängt von ganz unterschiedlichen Faktoren ab: zum Beispiel der Fitness, dem Gesundheitszustand, der Tagesform und weiteren Dingen mehr.







Manchmal kann die Beanspruchung auch zu einer Änderung des Verhaltens führen: Wenn man z.B. unter Einwirkung

starker Belastungen eine gleichgültige Haltung entwickelt und an einem Stoppschild vorbeifährt ohne anzuhalten.



### Was also tun?

Als Mittel gegen die Gefahren, die von der Beanspruchung ausgehen, gibt es zwei Strategien: Zum einen das Reduzieren von Belastungen, zum anderen das Stärken der Belastbarkeit. Hier ein paar Beispiele, wie Belastungen beim Autofahren reduziert werden können:

-  Schlechte Sichtverhältnisse bei Nachtfahrten: Sehkraft überprüfen, Scheibe sauber halten, Wischerblätter rechtzeitig auswechseln
-  Zeitdruck: Fahrten und Termine realistisch planen, Puffer einplanen, Verspätungen ankündigen
-  Hitze/Kälte: Klimaanlage sinnvoll einsetzen, Zugluft vermeiden, Kleidung anpassen
-  Ermüdung: für ausreichend Schlaf sorgen, Pausen einlegen

Die eigene Belastbarkeit kann man zum Beispiel dadurch verbessern, indem man sich fit hält und auf eine ausgewogene Ernährung achtet. Auch das Üben von bestimmten Abläufen verbessert die Belastbarkeit. Grundsätzlich empfiehlt es sich, die eigenen Grenzen zu kennen und bei starker Beanspruchung für individuellen Ausgleich und Regeneration zu sorgen.

Auch bei psychischer Beanspruchung geht es darum, die Belastungen nach Möglichkeit zu reduzieren. Der oft als belastend empfundene Zeitdruck kann eventuell durch entsprechende Kommunikation gemildert werden, beispielsweise durch die telefonische Ankündigung bei einer drohenden Verspätung. Eventuell lassen sich auch durch gezielte Gespräche oder eine mögliche Veränderung der gewohnten Abläufe Belastungen reduzieren.

Generell gilt: Bei der Verkehrsteilnahme sollten die privaten und beruflichen Sorgen möglichst ausgeblendet werden. Der bewusste Vorsatz: „Ich denke jetzt nicht darüber nach!“ kann dabei helfen, den Kopf für die Dauer der Fahrt frei zu bekommen. Die gesamte Konzentration und Aufmerksamkeit sollen während der Fahrt auf den Straßenverkehr gerichtet werden.

## Selbstüberschätzung



Die Sonne scheint, eine kurvenreiche Strecke liegt vor ihr und Martha genießt die Fahrt mit ihrem Motorrad. Auch wenn sie beruflich unterwegs ist, kann sie die Strecke doch genießen und sich entspannt dem Fahrgenuss hingeben. Plötzlich wird sie von einem Motorradfahrer überholt. „Was der kann, kann ich auch“, denkt Martha, neigt sich etwas nach vorn, dreht am Gas und schaltet hoch. Der Abstand wird dennoch größer. Sie merkt, dass die Fahrlinie, die vorher

noch so flüssig war, jetzt eckig wird, immer wieder muss sie in Kurven hineinbremsen, weil ihr die Geschwindigkeit doch zu hoch vorkommt. Nach kurzer Zeit passiert es dann: in einer Linkskurve kommt sie von der Fahrbahn ab und rutscht auf den daneben liegenden Acker.

Was ist hier geschehen? Ein klarer Fall von Selbstüberschätzung. Der überholende Fahrer wirkt wie ein Reiz: Sie möchte es ihm gleichtun und fährt schneller. Dabei überschreitet sie, ohne es zu bemerken, die Grenzen ihres Fahrkönnens. Erst der Ausrutscher auf den Acker macht ihr das schmerzlich bewusst.

Motorradfahren erfordert eine ausgeprägte Fahrtechnik, insbesondere wenn es um die Fahrlinie in Kurven und den Schräglagenwechsel geht. Das muss gelernt und geübt werden. Manche Motorrad Fahrer haben Hemmungen, die Schräglage ihres Fahrzeugs auszunutzen, auch wenn die Fahrbahnbedingungen gut sind. Andere hingegen fahren den Reifen „bis zur letzten Rille“ ab, wenn es die Fahrbahn zulässt. Dies ist eine Frage der Übung und des Selbstvertrauens. Wer sich von einer Person mit größeren Fahrfertigkeiten nicht „abhän-

gen“ lassen will, gerät in Schräglagenbereiche, in denen er oder sie sich nicht wohlfühlt. Die Folge sind Fahrfehler, die letzten Endes zu einem Unfall führen können.

### Wir und die anderen

Menschen neigen dazu, sich zu überschätzen. Das zeigt sich zum Beispiel darin, dass die allermeisten Autofahrerinnen und Autofahrer ihr Fahrkönnen selbst als „besser als der Durchschnitt“ einstufen.<sup>10</sup>

Zudem hat man häufig den Eindruck, dass andere beim Fahren ständig Fehler machen. Die eigenen Fehler nimmt man jedoch nur selten wahr. Hinweise von Mitfahrenden werden leicht als übertrieben abgetan. Und falls dann doch einmal eine negative Rückmeldung kommt (zum Beispiel in Form eines Unfalls oder eines Bußgelds, das man wegen einer Regelübertretung zahlen muss), dann waren gefühlt entweder die Anderen, die Polizei oder die Kommune Schuld, die den Blitzer aufgestellt hat.



### Was also tun?

Hilfreich ist es, über sich selbst und das eigene Verhalten nachzudenken: Was kann ich gut, welche Fehler unterlaufen mir, was muss ich noch üben? Wo liegen meine Stärken und Schwächen als FahrerIn oder Fahrer eines bestimmten Fahrzeugs? Wann haben andere meine Fehler ausgebügelt? Wie könnte ich ein Feedback bekommen?

Dafür muss man sich selbst gründlich beobachten. Dazu gehört auch, zu überlegen, wie man vermutlich von anderen gesehen wird. Helfen können dabei die Einschätzungen von Mitfahrenden und/oder Freundinnen und Freunden. Deren Meinungsäußerungen sollte man ernst nehmen und akzeptieren.

Auch die Teilnahme an speziellen Verkehrssicherheitstrainings kann dazu beitragen, Selbstüberschätzung abzubauen. In den Eco Safety Trainings des DVR und anderen Maßnahmen werden Rückmeldungen über den Fahrstil der Teilnehmenden gegeben oder sogar konkrete Zielvereinbarungen für Verhaltensweisen im Straßenverkehr getroffen und gemeinsam ausprobiert. Bei Sicherheitstrainings kann man praktisch „erfahren“, welche Fahrsituationen man beherrscht und welche noch nicht.

## Ungewohnte Situationen oder Fahrzeuge



Manchmal kommt man in die Situation, ein Fahrzeug zu nutzen, das einem nicht vertraut ist: die Außendienstlerin, die nach der Beförderung einen neuen Dienstwagen bekommt oder der Handwerker, der in der neuen Firma nun einen Transporter steuern soll oder der Pizzabote, der die Pizzen mit dem Pedelec statt mit dem gewohnten Motorroller ausliefern soll.

Der Umstieg auf ein anderes Fahrzeug kann dazu führen, dass die Verkehrssicherheit leidet. Die Fahrzeugbedienung ist ungewohnt, die Knöpfe, Hebel und Schalter liegen nicht dort, wo man sie von anderen Fahrzeugen gewohnt ist. Vielleicht hat das Auto auch Bedienelemente oder Fahrassistenzsysteme, die man überhaupt nicht kennt und sich erst mit deren Bedienung vertraut machen muss: Drehknopfgler für das Bord-

menü, ein Spurhalte- oder Spurwechselassistenzsystem, Verkehrszeichenerkennung und vieles mehr. Wie das Fahrzeug auf Gasgeben, Lenken und Bremsen reagiert, muss man auch erst „erfahren“. Insbesondere, wenn man auf ein Elektrofahrzeug umsteigt.

Daher ist bei der Benutzung eines ungewohnten Fahrzeugs vieles „bewusstseinspflichtig“, was sonst Routine ist. Das heißt, man muss sehr viel mehr Aufmerksamkeit auf die Bedienung richten. Daher bleiben weniger Kapazitäten für die Beobachtung des Verkehrsraumes und die richtigen Entscheidungen.

Hinzu kommen die veränderten Abmessungen, an die man sich gewöhnen muss. Besonders stark fällt dies ins Gewicht, wenn man vom Pkw auf einen Transporter oder Lkw wechselt. Die

Abmessungen müssen beim Rangieren, aber auch beim Kurvenfahren berücksichtigt werden.

### Im Trend: Pedelecs

Pedelecs – also Fahrräder mit Unterstützung durch einen Elektroantrieb – sind im Trend. Mit einem Pedelec sind Menschen umweltschonend und kostengünstig unterwegs und tun dabei gleichzeitig noch etwas für die Fitness. Dank der Elektrounterstützung lassen sich

auch lange Strecken und Steigungen überwinden, ohne dass man dann verschwitzt am Ziel ankommt. Immer häufiger werden Pedelecs im gewerblichen Bereich für Auslieferungsfahrten oder als Dienstfahrzeug auf Kurzstrecken eingesetzt.

Auch wenn sich Pedelecs auf den ersten Blick kaum von „normalen“ Fahrrädern unterscheiden, gibt es deutliche Unterschiede:

Fahrrad und Pedelec im Vergleich		
Fahrrad	Pedelec	Auswirkungen
Antrieb und Beschleunigung nur über Tretbewegung durch Körperkraft	Zusatzantrieb in Stufen zuschaltbar oder automatisch geregelt	Teilweise abruptes Einsetzen des Antriebs, dadurch evtl. Beeinträchtigung der Fahrstabilität, manchmal „Nachlaufen“ des Antriebs
Fahrgeschwindigkeit ausschließlich abhängig von Krafteinsatz der Nutzer	Höhere Fahrgeschwindigkeit möglich durch Zusatzantrieb, auch an Steigungen	Vorausschauenderes Fahren erforderlich, Gefahr des Übersehens oder der Fehleinschätzung durch andere
Gewicht niedriger	Gewicht höher durch Motor, Steuerungsteile, Akku und stabileren Rahmen	Mehr Krafteinsatz beim Rangieren und im Handling erforderlich
Je nach Alter und Bauart des Fahrzeugs mehr oder minder wirkungsvolle Bremsanlage	Häufig sehr wirkungsvolle Bremsanlage, oft Scheibenbremsen	Gewöhnungsbedürftig, Gefahr des Überbremsens besonders in auf schräglage oder auf rutschigem Untergrund





### Was also tun?

Wer ungewohnte Fahrzeuge – vielleicht sogar zum ersten Mal – benutzt, muss sich darüber im Klaren sein: Das Fahrzeug ist mir nicht vertraut. Da die Bedienung einen größeren Teil der zur Verfügung stehenden Kapazitäten beansprucht, bleiben um so weniger für die Verkehrsbeobachtung und die situationsbedingten Entscheidungen übrig.

Umso wichtiger sind eine angepasste Geschwindigkeit und ein angemessener Sicherheitsabstand. Generell gilt auch hier: Wo bist du gerade? Sich des Risikos durch das ungewohnte Fahrzeug bewusst zu sein und damit verantwortungsbewusst umzugehen, besonders aufmerksam und vorausschauend zu fahren kann helfen, Unfälle zu vermeiden. Wenn man auf ansonsten vielleicht als unproblematisch empfundene Ablenkungsfaktoren verzichtet (z.B. Radio, Musik-Player), behält man mehr gedankliche Kapazitäten für den Straßenverkehr.

Sitz, Lenkrad, Kopfstützen und Gurtführung sollen vor der ersten Fahrt auf die eigenen Körperabmessungen eingestellt werden. Dazu gehört auch die Einstellung der vorhandenen Spiegel. Günstig ist es, bereits vor der ersten Fahrt einen Blick in das Bedienungshandbuch zu werfen und sich mit den wichtigsten Bedienungseinrichtungen vertraut zu machen. Auf abgesperrtem Gelände oder einem leerstehenden Parkplatz kann man die entsprechenden Fahrmanöver (z. B. Anfahren, Beschleunigen, Kurven fahren, Bremsen, Rangieren) gefahrlos austesten.

Auch bei der Nutzung eines Pedelecs empfiehlt sich ein Blick in die Betriebsanleitung, die neben der Bedienung zumeist auch Besonderheiten der Fahrtechnik erläutert und Sicherheitshinweise gibt. Auf geeignetem Gelände kann man sich mit dem Fahrverhalten vertraut machen: Anfahren, Lenken, Spurwechsel und Abbremsen lassen sich dann gefahrlos üben. Der DVR bietet spezielle Trainings für den sicheren Umgang mit dem Fahrrad oder Pedelec an.

Insbesondere bei den Lasten-Pedelecs muss man sich an das erheblich größere Gewicht und an die Abmessungen des Fahrzeugs gewöhnen. Auch hier müssen für einen sicheren Transport Aspekte der Ladungssicherung berücksichtigt werden, um Unfälle oder Stürze zu vermeiden.



## Quellen zum Nachlesen

- <sup>1</sup> Statistisches Bundesamt (2023, Hrsg.). Verkehrsunfälle Dezember 2022 (Fachserie 8: Verkehr, Reihe 7). Wiesbaden.
- <sup>2</sup> Kettwich, C. (2014). Ablenkung im Straßenverkehr und deren Einfluss auf das Fahrverhalten. Karlsruhe: KIT Scientific Publishing.
- <sup>3</sup> Allianz Deutschland AG (Hrsg.): Ablenkung - die unterschätzte Gefahr. Stand der Forschung und Ergebnisse einer Repräsentativbefragung. Jörg Kubitzki, AZT Automotive GmbH - Allianz Zentrum für Technik, München 2011
- <sup>4,8</sup> Dingus, T. A., Guo, F., Lee, S., Antin, J. F., Perez, M., Buchanan-King, M., & Hankey, J. (2016). Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 113, 2636–2641.
- <sup>5</sup> Kubitzki, J., & Fastenmeier, W. (2019). Sicher zu Fuß: Mobilität und Sicherheit von Fußgängern. Unterföhring: Allianz Deutschland AG.
- <sup>6</sup> Allianz. (2016, Hrsg.). Ablenkung durch moderne Informations- und Kommunikationstechniken und soziale Interaktion bei Autofahrern
- <sup>7</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) (11.09.2017). #FingervomHandy. Die neue Aktion gegen Ablenkung im Straßenverkehr.
- <sup>9</sup> Schnabel, E. (2011). Alcohol and driving related performance: A comprehensive metaanalysis focusing the significance of the non-significant. Würzburg: Unveröffentlichte Dissertation. (zit. n. Vollrath, M., Huemer, A. K., Nowak, P., & Pion, O. (2014). Ablenkung durch Informations- und Kommunikationssysteme. Berlin: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. & Unfallforschung der Versicherer.)
- <sup>10</sup> Vanderbilt, T. (2009). Auto: Warum wir fahren, wie wir fahren und was das über uns sagt. Hamburg: Hoffmann und Campe.

Die Filme sowie weitere  
Medien und Materialien  
zur DVR/UK/BG-Schwer-  
punktaktion finden Sie unter  
[www.schwerpunktaktion.de](http://www.schwerpunktaktion.de)

## Herausgegeben von:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) e.V.  
Jägerstraße 67-69  
10117 Berlin

T +49 (0)30 22 66 77 1-0

F +49 (0)30 22 66 77 1-29

E [info@dvr.de](mailto:info@dvr.de)

[www.dvr.de](http://www.dvr.de)

V.i.S.d.P.: Stefan Grieger, Hauptgeschäftsführer

## Konzeption, Text und Gestaltung:

Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH (VKM)  
[www.vkm-dvr.de](http://www.vkm-dvr.de)

## Bildnachweis:

SW MEDIA (Titelmontage, 4, 6, 9, 10, 12, 14 links), ©Luftbildfotograf - stock.adobe.com (S. 3),  
©kelifamily - stock.adobe.com (S. 14 rechts), [www.winora.de](http://www.winora.de) | pdf-f (S. 17)

© Berlin 2019, überarbeitet 2023