

AKTUELLES AUS RECHT, TECHNIK & VERKEHRSPSYCHOLOGIE

# DER TÖDLICHE BLICK NACH UNTEN

Handynutzung am Steuer – Rechtslage, das neue ADDW-Warnsystem und die Psychologie dahinter

## EDITORIAL

Wir tun es beim Warten an der Ampel, im zähflüssigen Pendelverkehr und manchmal sogar bei Tempo 130 auf der Autobahn: Ein kurzes Vibrieren in der Hosentasche, ein Aufleuchten des Displays – und schon wandert die Hand wie ferngesteuert zum Smartphone. Nur ein schneller Blick, redet man sich ein. Nur eine kurze Nachricht lesen. Ein fataler Irrtum, der tagtäglich Leben zerstört.

In dieser Ausgabe beleuchten wir das Thema aus drei Blickwinkeln: der **Rechtslage**, der neuen **Fahrzeugtechnik (ADDW)** – und der **Verkehrspsychologie**, die erklärt, warum wir trotz besseren Wissens zum Handy greifen.

## DIE RECHTSLAGE: § 23 STVO

Die Handynutzung am Steuer ist in Deutschland laut Straßenverkehrs-Ordnung (§ 23 Abs. 1a StVO) grundsätzlich verboten, sobald das Fahrzeug fährt oder der Motor läuft. Wer ein Mobiltelefon oder ein anderes elektronisches Gerät während der Fahrt aufnimmt oder hält, riskiert mindestens 100 Euro Bußgeld und einen Punkt in Flensburg. Das Verbot gilt für alle elektronischen Geräte, die der Kommunikation, Information oder Organisation dienen – einschließlich Tablets, Smartwatches und sogar E-Zigaretten mit Display.

|                             |                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Einfacher Verstoß</b>    | 100 Euro Bußgeld und 1 Punkt in Flensburg.                                                                                                                          |
| <b>Mit Gefährdung</b>       | 150 Euro, 2 Punkte und 1 Monat Fahrverbot.                                                                                                                          |
| <b>Mit Sachbeschädigung</b> | 200 Euro, 2 Punkte und 1 Monat Fahrverbot (z. B. bei einem Unfall).                                                                                                 |
| <b>Auf dem Fahrrad</b>      | 55 Euro Bußgeld.                                                                                                                                                    |
| <b>In der Probezeit</b>     | Der Handyverstoß gilt als schwerwiegender „A-Verstoß“: Die Probezeit verlängert sich um zwei Jahre, zusätzlich wird ein kostenpflichtiges Aufbauseminar angeordnet. |

## Was ist verboten? (§ 23 Abs. 1a StVO)

Sobald Sie den Fahrbetrieb aufnehmen, dürfen Sie das Gerät nicht in die Hand nehmen oder halten. Verboten ist unter anderem:

- Telefonieren mit dem Handy am Ohr.
- Tippen, Lesen oder Verschicken von Nachrichten (z. B. WhatsApp).
- Das Wegdrücken eines Anrufs oder das bloße Ablesen der Uhrzeit, wenn das Telefon dafür bewegt wird.
- **Rote Ampel / Stau:** Auch hier ist das Handy tabu, solange der Motor läuft – und Achtung: Ein durch die Start-Stopp-Automatik abgeschalteter Motor gilt nicht als ausgeschaltet (§ 23 Abs. 1b StVO).

## Was ist erlaubt? (§ 23 Abs. 1b StVO)

- **Vollständig ausgeschalteter Motor:** Steht das Auto und ist der Motor per Zündschlüssel oder Startknopf komplett aus, darf das Handy legal bedient werden.
- **Freisprecheinrichtung:** Das Telefonieren über Bluetooth, integrierte Sprachsysteme oder ein einseitiges Headset ist legal – die psychologischen Risiken bleiben allerdings bestehen (siehe FAQ).
- **Nutzung als Navigationsgerät:** Das Handy darf als Navi dienen, wenn es in einer festen Halterung steckt. Die Bedienung darf nur mit einer kurzen, den Verkehrsverhältnissen angepassten Blickzuwendung erfolgen.

**Smartwatch:** Das reine Tragen am Handgelenk ist erlaubt – die Uhr wird nicht in der Hand gehalten. Sobald Sie die Smartwatch während der Fahrt jedoch aktiv bedienen oder ablesen, gilt sie rechtlich als elektronisches Gerät, und es drohen dieselben Sanktionen.

## DAS ADDW: DIE TECHNIK SCHAUT MIT

---

Seit dem **7. Juli 2026** muss jeder neu zugelassene Pkw in der EU mit einem **Advanced Driver Distraction Warning (ADDW)** – einem „erweiterten Fahrerablenkungswarnsystem“ – ausgestattet sein; für neu entwickelte Fahrzeugtypen galt die Vorschrift bereits seit dem 7. Juli 2024. Eine Infrarotkamera im Lenkrad oder Armaturenbrett erfasst Gesicht, Kopfhaltung und vor allem die Blickrichtung der Person am Steuer. Weicht der Blick zu lange von der Fahrbahn ab – etwa zum Smartphone oder auf den Touchscreen – schlägt das System Alarm. Die Infrarot-Technik funktioniert auch im Dunkeln und durch Sonnenbrillen hindurch.

### So funktioniert das System

- **Aktiv ab 20 km/h:** Unterhalb dieser Geschwindigkeit bleibt das System passiv.
- **Warnschwellen:** Bei 20 bis 50 km/h erfolgt der Alarm nach rund sechs Sekunden Blickabwendung, bei höheren Geschwindigkeiten bereits nach etwa dreieinhalb Sekunden.
- **Eskalierende Warnung:** Zunächst optisch, anschließend zusätzlich akustisch oder haptisch – etwa über ein „rüttelndes“ Lenkrad. Hersteller dürfen die Warnkaskade anpassen und bei wiederholter Ablenkung deutlicher warnen.
- **Automatischer Start:** Das System schaltet sich bei jedem Motorstart automatisch ein. Es lässt sich im Menü deaktivieren, ist nach einem Neustart aber standardmäßig wieder aktiv.

- **Datenschutz:** Die Kameradaten werden nach den EU-Vorgaben ausschließlich im Fahrzeug verarbeitet („closed loop“) – sie werden weder dauerhaft gespeichert noch an Dritte übermittelt.

## Die Rechtsgrundlage

Grundlage ist die **EU-Verordnung 2019/2144** über die Typgenehmigung im Hinblick auf die allgemeine Fahrzeugsicherheit (General Safety Regulation). Sie trat am 5. Januar 2020 in Kraft und ist seit dem 6. Juli 2022 in allen Mitgliedstaaten verpflichtend anzuwenden. Ziel ist, die Zahl der Getöteten und Verletzten durch verpflichtende Fahrzeugsicherheitssysteme weiter zu senken; die neuen Technologien werden dafür nach einem festen Zeitschema in Stufen eingeführt. Die technischen Anforderungen an das ADDW regelt die **Delegierte Verordnung (EU) 2023/2590**.

**ADDW ist erst der Anfang:** Die aktuelle Regelung stellt die erste Ausbaustufe dar. Bis Juli 2027 sollen weitergehende Anforderungen entwickelt werden – genannt werden die Erkennung kurzer, wiederholter Ablenkungen, die Bewertung kognitiver Ablenkung (wenn der Fahrer zwar auf die Straße blickt, gedanklich aber abwesend ist) sowie die Berücksichtigung von Körperbewegungen wie dem Blick nach hinten. Wie diese nächste Generation konkret aussehen wird, ist bislang offen.

## DIE PSYCHOLOGIE: WARUM WIR TROTZDEM ZUM HANDY GREIFEN

---

Aus verkehrspsychologischer Sicht ist die Handynutzung am Steuer eine der riskantesten Verhaltensweisen im modernen Straßenverkehr. Sie basiert primär auf einer **Fehleinschätzung der eigenen Multitasking-Fähigkeiten** und einer tief verankerten **Kontrollillusion**. Obwohl fast alle Fahrer die theoretische Gefahr kennen, siegt im Alltag oft der unbewusste Drang nach digitaler Belohnung. Die Mechanismen dahinter lassen sich in vier Kernbereiche unterteilen:

- **Kognitive Täuschungen:** Das Gehirn beherrscht kein echtes Multitasking, sondern wechselt rasant zwischen Aufgaben – mit Lücken in der Wahrnehmung (siehe FAQ 1 und 2).
- **Suchtähnliche Trigger:** Belohnungssysteme im Gehirn steuern unser Verlangen über den Botenstoff Dopamin, der natürliche wie künstliche Anreize verstärkt (siehe FAQ 8).
- **Wahrnehmungsverzerrungen:** Systematische Denkfehler wie der Optimismus-Bias lassen das eigene Risiko kleiner erscheinen (siehe FAQ 4 und 10).
- **Die Dimension der Ablenkung:** Ablenkung wirkt visuell, motorisch und kognitiv zugleich – und verändert messbar Blickverhalten und Spurhaltung (siehe FAQ 5 und 9).

## PÄDAGOGISCHE LÖSUNGSANSÄTZE IM ALLTAG

Da Bußgelder und reine Vernunftappelle die tiefen Verhaltensmuster oft nicht durchbrechen, empfehlen Verkehrspsychologen eine Veränderung der Umgebung („Nudging“), um den Autopilot-Reflex zu stoppen. Pädagogisch betrachtet ist die Handynutzung am Steuer zudem ein Problem der Vorbildfunktion: Kinder lernen am Modell der Eltern.

- **Klares Rollenmodell:** Eltern deklarieren die Fahrt bewusst als „handyfreie Zone“.
- **Einbindung der Kinder:** Kinder werden aktiv als „Copiloten“ einbezogen – sie verwalten das Handy der Eltern oder übernehmen die Navigation per Sprachsteuerung.
- **Rituale etablieren:** Vor dem Start wandert das Smartphone konsequent in Tasche oder Kofferraum – oder der „Nicht stören“-Modus wird für die Fahrt aktiviert.

## FAQ – VERKEHRSPSYCHOLOGIE KOMPAKT

---

Die folgenden Fragen eignen sich auch als Diskussionsgrundlage für den Theorieunterricht und die Fahrlehrerausbildung:

### 1. Warum ist „Multitasking“ beim Telefonieren während der Fahrt ein Trugschluss?

Das Gehirn führt echtes Multitasking nicht aus, sondern wechselt in Millisekunden zwischen den Aufmerksamkeitsfokussen (Task-Switching). In den Umschaltphasen entstehen Verzögerungen und Informationsverluste – kritische Reize im Straßenverkehr werden übersehen.

### 2. Was beschreibt die „Inattentional Blindness“ (Unaufmerksamkeitsblindheit)?

Fahrer schauen direkt auf ein Verkehrsschild oder einen Fußgänger, nehmen diese aber nicht bewusst wahr, weil die kognitiven Ressourcen durch das Smartphone gebunden sind – „sehen, aber nicht registrieren“.

### 3. Warum erhöht auch das Telefonieren über die Freisprecheinrichtung das Unfallrisiko?

Ein intensives Gespräch bindet Kapazitäten im Arbeitsgedächtnis: Es erzeugt innere Vorstellungsbilder und erfordert exekutive Steuerung. Visuelle Reize aus der Fahrumgebung werden dadurch nicht mehr tief verarbeitet – die mentale Ablenkung bleibt, auch wenn die Hände frei sind.

### 4. Welcher Denkfehler steckt hinter „Mir passiert schon nichts“?

Der Optimismus-Bias: eine unbewusste, systematische Wahrnehmungsverzerrung, bei der Menschen negative Ereignisse wie Unfälle eher bei anderen als bei sich selbst erwarten. Die eigene Verletzlichkeit wird im Vergleich zu anderen Fahrern als geringer eingestuft („Ich habe es im Griff“).

### 5. Wie verändert kognitive Ablenkung das Blickverhalten?

Es kommt zum „Tunnelblick“ (Attentional Narrowing): Unter hoher mentaler Belastung reduziert der Fahrer die Blickvarianz und fixiert fast ausschließlich den zentralen Fahrbahnbereich direkt vor dem Fahrzeug – das periphere Verkehrsgeschehen wird ausgeblendet.

### 6. Warum ist ein Telefonat gefährlicher als ein Gespräch mit dem Beifahrer?

Wegen der Dynamik der geteilten Situation: Ein Beifahrer sieht den Verkehr mit – wird es eng, schweigt er instinktiv. Der Gesprächspartner am Telefon redet ungerührt weiter und fordert kognitive Leistung genau dann ein, wenn der Fahrer die volle Aufmerksamkeit für die Straße bräuchte.

## **7. Warum verfehlen reine Schock-Kampagnen („Tippen tötet!“) bei manchen Fahrern ihre Wirkung?**

Wegen psychologischer Reaktanz: Wer sich durch drastische Verbote oder den moralischen Zeigefinger in seiner Entscheidungsfreiheit bevormundet fühlt, wertet das verbotene Verhalten unbewusst auf, um die eigene Autonomie zu demonstrieren – im schlimmsten Fall als Trotzreaktion.

## **8. Warum greifen viele Fahrer ausgerechnet an der roten Ampel zum Handy?**

Das moderne Gehirn ist an permanente Reize gewöhnt. Fällt der Reizstrom beim Warten abrupt weg, entsteht kurzfristige Monotonie – ein „Dopamin-Vakuum“. Der Griff zum Handy ist die gelernte Autokorrektur des Gehirns, um den Dopaminspiegel sofort wieder anzuheben.

## **9. Wie wirkt sich die Ablenkung auf die Spurhaltung aus?**

Eine stabile Fahrspur halten wir größtenteils unbewusst über das periphere Sehen. Da kognitive Ablenkung genau dieses einschränkt, bemerkt das Gehirn das Abdriften des Fahrzeugs zu spät – es kommt zu Schlangenlinien und abrupten, verspäteten Lenkkorrekturen.

## **10. „Fünf Jahre Handy am Steuer, nie ein Unfall“ – wo liegt der Denkfehler?**

In der Verwechslung von Korrelation und Kausalität: Weil das Verhalten nicht jedes Mal unmittelbar bestraft wird, verbucht das Gehirn die Fahrt als „sicher“. Der Fahrer schreibt den glimpflichen Ausgang der eigenen Kompetenz zu – statistisch war es Glück, dass in diesen Sekunden kein unvorhergesehenes Ereignis eintrat.

### **FAZIT**

Das Fazit zur Handynutzung am Steuer fällt eindeutig aus: Sie ist extrem gefährlich, streng verboten und wird hart bestraft – schon ein kurzer Blick auf das Display bedeutet einen „Blindflug“ von mehreren Sekunden. Mit dem ADDW warnt künftig auch die Fahrzeugtechnik vor dem tödlichen Blick nach unten. Ersetzen kann sie die eigene Impulskontrolle aber nicht – und genau hier setzen Fahrausbildung und Verkehrspädagogik an.

### **Weiterführende Informationen:**

- [Verordnung \(EU\) 2019/2144 – General Safety Regulation \(EUR-Lex\)](#)
- [Delegierte Verordnung \(EU\) 2023/2590 – technische Anforderungen an das ADDW \(EUR-Lex\)](#)
- [Handy am Steuer – bussgeldkatalog.org](#)
- [Handynutzung am Steuer: aktuelle Daten 2026 – adac.de](#)

---

## **FAHRERWERK GMBH**

Berlin · Erkrath · Recklinghausen | [info@fahrerwerk.de](mailto:info@fahrerwerk.de) | [www.fahrerwerk.de](http://www.fahrerwerk.de)  
AZAV-zertifizierte Fahrlehrerausbildung & Fortbildung · Alle Angaben ohne Gewähr · Stand: September 2026