

19. Informationsschreiben der DGVP

Alkohol am Steuer – „Alcohol Interlocks“ als Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit? Erfahrungen aus Deutschland und Europa

Fachgespräch für die Mitglieder der AG Verkehr der SPD-Fraktion, Donnerstag
15.11.2007

Deutscher Bundestag, Jakob-Kaiser-Haus

Als Experten waren eingeladen:

Antonio Avenoso	ETSC
Wolfgang Blindenbacher	Innenministerium Nordrhein-Westfalen
Ulrich Brackemeyer	Deutsche Hochschule der Polizei
William Burger	ACS Corporation Canada
Claudia Evers	BASt
Dr. Hans Geesmann	Volvo Trucks Deutschland
Dr. Erwin Grosse	Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr
Timmo Janitzek	ETSC
Dr. Ronald Kosellek	PRO-NON
Dr. Matthias Kühn	GDV
Dr. Johannes Lagois	Dräger Safety
Dr. Gregor Laschewski	BMJ
Rüdiger May	BMVBS
Martin Mönninghoff	Deutsche Hochschule der Polizei
Selma Neuber	Volvo Group Representation, EU
Wolf-Rüdiger Nickel	Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie
Lennart Pilskog	Volvo Truck Corporation Sweden
Cornelia Royeck	DVR
Martin Zimmermann	Dräger Safety

Die Einladung erfolgte durch **Uwe Beckmeyer**, Senator a.D., verkehrspolitischer Sprecher der SPD Bundestagsfraktion, der auch den ersten Teil der Veranstaltung moderierte.

1. Einführung und Impulsreferate

1.1 **Lennart Pilskog** berichtete zum Thema „Drink Driving – Role and Responsibility of the Automotive Industry“. Volvo habe als erster Automobilhersteller weltweit sehr früh damit begonnen, die Interlock/Alcolock-Forschung zu unterstützen. Wenn man sichere Autos herstellen wolle, dürfe man nicht bei den Bremsen und der Lenkung halt machen, sondern müsse sich darum bemühen, die Fehlerquellen auf Seiten des Fahrers zu berücksichtigen. Anerkannt sei die technische Unterstützung von Lenkvorgängen, der Bremstätigkeit und künftig weiterer vielfältiger Assistenzangebote. Dazu gehöre die Ausschaltung oder Reduktion der durch alkoholisierte Fahrer gesetzten Unfallursachen. Volvo plane, bereits sehr bald allen neu produzierten Fahrzeugen ein Interlocksystem einzubauen, das dann jeder, der Bedarf habe, nutzen könne.

1.2 **Timmo Janitzek** (ETSC) beschrieb zunächst die Aufgaben des ETSC und stellte dann die bekannten Statistiken über die alkoholbedingten Unfälle in der EU dar. Die Entwicklung verlaufe in den Mitgliedsstaaten (sowohl der EU wie auch des

Europarates) sehr unterschiedlich. Die Vorreiterrolle der SUN-Staaten wurde betont, wenngleich er einige der Einschränkungen bei derartigen Vergleichen erwähnte (u.a. die Tatsache, dass in Deutschland bei tödlich verlaufenen Alleinunfällen keine Aufklärung der Unfallursache, etwa durch Obduktion, erfolge. In der späteren Diskussion habe ich auf die besondere Rolle Nordrhein-Westfalens hingewiesen¹, um zu verdeutlichen, dass der statistische Vergleich der Unfallzahlen nicht allein auf Ebene der Mitgliedsstaaten erfolgen dürfe, wenn man best practice anstrebe, sondern differenzierter erfolgen müsse). Janitzek beschrieb die Präventionsprogramme, die mit Unterstützung der EU durch ETSC europaweit eingeführt worden sind (allerdings ging er nicht auf deren Wirksamkeit ein). Er erwähnte u.a. ein Anwendungsbeispiel für Interlocks aus Finnland, wo im Rahmen eines verpflichtenden Rehabilitationsprogramms für „Wiederholungstäter“ auch der Einbau von Interlock geplant sei.

1.3 **Claudia Evers** (BASt) ging in ihrem hervorragenden Impulsreferat mit dem Titel „Alcohol Interlocks –Anwendungsbereiche und Wirksamkeit“ neben der Darstellung der Funktionsweise von Interlocks auf die Bereiche der Primärprävention und der Sekundärprävention ein. Sie gab der Primärprävention durch Interlocks nur wenig Chancen: allein bei Gefahrguttransporten sähe sie sinnvolle Möglichkeiten; die Zahl der alkoholbedingten Lkw-Unfälle und insbesondere der Busunfälle sei im Vergleich mit privat genutzten Pkws extrem gering. Es wäre daher ein kaum zu rechtfertigendes Verfahren, wenn etwa der Gesetzgeber allen Lkws und allen Bussen Interlocks „verordnete“. Im Bereich der Sekundärprävention sehe sie allerdings Einsatzbereiche. Man dürfe jedoch nicht darauf setzen, dass Interlocks etwa bei alkoholauffälligen Fahrern ohne weitere Maßnahmen (wie insbesondere medizinische und psychologische Begleitung und ggf. Therapie) nachhaltig wirksam sein könnten. Die internationale Forschung weise Rückfallquoten nach Deinstallation der Interlocks zwischen 0 und 85% auf. Generalisierende Aussagen über die Wirksamkeit seien daher kaum möglich.

2. Diskussion

Die Diskussion wurde moderiert von Martin Mönnighoff, Deutsche Hochschule der Polizei.

2.1 Diskussion des primärpräventiven Ansatzes

Lennart Pilskog betonte, dass es bei einem so schwerwiegenden Delikt wie „Fahren unter Alkoholeinfluss“ aller Anstrengungen bedürfe, um die Zahl der Toten und Verletzten zu senken. Wenn die Geräte erst einmal installiert seien, könne sich in der Bevölkerung eine positive Einstellung dazu verbreiten; diese sei ohnehin in Schweden sehr hoch.

Einigkeit bestand nach ausführlicher Diskussion bei den deutschen Teilnehmern darin, dass gegen eine freiwillige Interlockinstallation sicher nichts einzuwenden

¹ Vgl. Stephan, E (2006): Perspectives of traffic safety work in the EU – Is halving the numbers of traffic fatalities achievable? Fit to Drive – 1st International Traffic Expert Congress, Berlin, Tagungsband, 2006, 100-104

sei. Sie sei dann eher ein Mittel der Werbung für Qualität und Sicherheit, etwa im Reise- und Transportgewerbe. Auch der angesprochene Einsatz bei Fahranfängern als zusätzliches Mittel zur Prävention wurde skeptisch bis ablehnend beurteilt (Nickel).

Als weiteres Problem erschien die Tatsache, dass auf deutschen Straßen zunehmend aus anderen Ländern stammender Lkw- und Busverkehr stattfindet; der Gleichstellungsgrundsatz lasse es nicht zu, allein deutschen Fahrern und Unternehmen zusätzliche Präventionsmaßnahmen aufzubürden, während ausländische Konkurrenten nicht erfasst werden könnten. Die Frage, ob etwa durch versicherungsspezifische Anreize die Verwendung von Interlocks gefördert werden könne, wurde von Matthias Kühn (GDV) verneint.

2.2 Diskussion des sekundärpräventiven Ansatzes

Bemerkenswert war vor allem, mit welcher Selbstverständlichkeit die deutschen Diskussionsteilnehmer (einschließlich der Abgeordneten) die medizinisch-psychologische „Begleitung“ und vor allem die individuelle Rehabilitation und Therapie in den Vordergrund stellten.

Nickel wies darauf hin, dass die Entwicklung der internationalen Interlock-Forschung in den letzten 15 Jahren einen Trend zur Betonung der Notwendigkeit ergänzender Maßnahmen erkennen lasse. So seien insbesondere in den vergangenen drei bis fünf Jahren erste ernsthafte Versuche zu erkennen, parallel zum Interlock-Einsatz Kurse für alkoholauffällige Fahrer durchzuführen, die allerdings nicht den Umfang und die evaluierte Qualität deutscher Programme aufweisen (z.B. das in Frankreich, Departement Haute Savoie laufende Programm²). Die mit Interlock im Rahmen des deutschen Verwaltungsrechts mögliche Erhaltung der Mobilität (nach medizinisch-psychologischer Begutachtung und rehabilitations- bzw. therapiebegleitend) sei darüber hinaus nach den vorliegenden Erkenntnissen ein hervorragender Ansatzpunkt für Therapieaufgeschlossenheit und -akzeptanz. Außerdem seien auf diese Weise eine Vielzahl von Delikten des Typs „Fahren ohne Fahrerlaubnis“ vermeidbar. Koselleck wies darauf hin, dass Interlockdaten erheblichen prognostischen Wert haben können.

3. Zusammenfassung aus Sicht der DGVP

Die nüchterne und zutreffende Analyse der Interlock-Forschung und – Anwendung von Claudia Evers (BASt) hat dazu geführt, dass eine kontroverse Diskussion zwischen den Verfechtern eines umfassenden Interlock-Einsatzes und den moderaten Ansätzen – vor allem solchen, die Interlock als ein zusätzliches Hilfsmittel zur Rehabilitation alkoholauffälliger Kraftfahrer ansehen – ausblieb. Genau diesen Ansatz habe ich als die Position der DGVP dargestellt. Zudem habe ich darauf hingewiesen, dass angesichts des Umfangs internationaler Forschung die geringe Zahl einschlägiger deutscher Projekte bzw.

² Mercier-Guyon, C.; Mallaret, M., Drouet, P. (2006) : Experimental program of interlock ignition devices in first offenders in France. Fit to Drive – 1st International Traffic Expert Congress, Tagungsband, Berlin, 2006, 94

entsprechender Beteiligung zu der Forderung führen müsse, dafür künftig Mittel und Kapazität bereit zu stellen. Dies ist nach meiner Einschätzung von den beteiligten Gruppen, insbesondere den Vertretern der Polizei, der Politik und der Forschung unterstützt worden.

Befürchtungen, dass Interlock damit als möglicher Ersatz für nachhaltiger wirksame und auf individuelle Bedürfnisse abgestellte Ansätze europaweit stärker in die Diskussion geraten könnte, sind jedoch damit keineswegs „vom Tisch“. Dazu bedarf es u.a. eines konzentrierten Einsatzes vor allem durch die Träger von Rehabilitations- und Therapiemaßnahmen. Sollte das von der EU ausgeschriebene Interlockprojekt an deutsche Bewerber, wäre dies sicher ein wichtiger Schritt in dieser Richtung.

Wolf-Rüdiger Nickel
2007
Mitglied des Vorstands der DGVP

Braunschweig, 17.11.