

# Vision Zero

Keiner kommt um. Alle kommen an.



Foto: congerdesign - pixabay.com

Im Jahr 2007 hat sich der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) der »Vision Zero. Keiner kommt um. Alle kommen an.« verpflichtet. Ziel ist es, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2050 auf null zu reduzieren – unter anderem durch keinen Alkohol am Steuer.

Wie in Deutschland der DVR koordiniert auf europäischer Ebene der Europäische Verkehrssicherheitsrat (European Transport Safety Council; ETSC) alle Organisationen und Aktionen zur Umsetzung der »Vision Zero«. Im Dezember 2019 lud er nach Berlin zur »Safe and Sober Conference«, um den aktuellen Stand zum Thema »Drink-driving in the European Union« sowie seine Empfehlungen auf dem Weg von der Vision zum Zero zu präsentieren.

## 0,0-Promille-Regel einführen

**Fakten:** Im Jahr 2018 starben auf den Straßen der EU 25.150 Personen an den Folgen eines Unfalls. 2.654 von ihnen kamen nach offiziellen Angaben bei einem Unfall ums Leben, bei dem Alkohol eine tragende Rolle spielte. Der ETSC geht sogar von rund 5.000 alkoholassoziierten Verkehrstoten aus. Schätzungsweise finden 2 % der in der EU gefahrenen Kilometer unter Alkoholeinfluss statt. In einer europäischen Selbsteinschätzungsstudie gaben 31 % der Befragten zu, bereits unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilgenommen zu haben. Da soziale Erwünschtheit in diesem Kontext eine Rolle spielt, ist die Dunkelziffer sicher höher.

**Empfehlung:** Der ETSC empfiehlt allen Mitgliedsstaaten der EU einen Null-Toleranz-Ansatz mit einer generellen und einheitlichen 0,0-Promille-Regel.

**Kommentar:** In Deutschland fordern alle relevanten Organisationen im Bereich Verkehrssicherheit die Einführung einer generellen 0,0-Promille-Regel. Auch die Mehrheit der Deutschen (61 %) spricht sich für eine solche Absenkung der Grenzwerte aus. Mit der Einführung der 0,0-Promille-Regel für Fahranfängerinnen und -anfänger (in Probezeit oder unter 21 Jahren) im Jahr 2007 hat Deutschland sehr gute Erfahrungen gemacht. Laut den Zahlen des Bundesamts für Straßenwesen hat

dies zu einer deutlichen Abnahme der Alkoholfahrten geführt (minus 17 % in den ersten zwölf Monaten nach Einführung) und somit einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geleistet.

Die viel zitierte Problematik des körpereigenen Promillewerts von maximal 0,2 ‰ ist lösbar, wie das Beispiel vieler europäischer Staaten mit 0,0-Promille-Regel zeigt. Um körpereigene und messtechnische Probleme bei der Erfassung der Blutalkoholkonzentration (BAK) zu vermeiden, sind Toleranzgrenzen (wie bei Geschwindigkeitsmessungen üblich) denkbar.

Auch in Deutschland sollte für alle motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer ein klarer Null-Toleranz-Ansatz gelten – als klares Zeichen, dass Alkohol und Straßenverkehr nicht zusammengehören.

## Promillegrenzen vereinheitlichen

**Fakten:** Laut einer EU-Studie kannten nur 27 % der Befragten die Regelungen zu Alkoholgrenzwerten im eigenen Land, 36 % machten falsche Angaben, 37 % konnten keine Angaben machen.

**Empfehlung:** Der ETSC empfiehlt, den Bürgerinnen und Bürgern durch Kampagnen Informationen zu den nationalen Promillegrenzen bereitzustellen.

**Kommentar:** In Deutschland gibt es einen »bunten Blumenstrauß« an Promillegrenzen: 0,0 ‰ für Fahranfängerinnen und -anfänger sowie Berufsfahrerinnen und -fahrer, 0,3 ‰ als relative Strafbarkeitsgrenze bei nachgewiesener alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit, 0,5 ‰ als Ordnungswidrigkeitsgrenze, 1,1 ‰ als absolute Strafbarkeitsgrenze, 1,6 ‰ als Wert zur Anordnung einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU). Es

ist zu vermuten, dass vor diesem Hintergrund Informationskampagnen nicht zu einer relevanten Abnahme an Alkoholfahrten führen.

Auch hinsichtlich der Forderung nach einer Absenkung der MPU-Grenze auf 1,1 ‰ sind sich alle relevanten Organisationen im Bereich Verkehrssicherheit einig. Ebenso spricht sich eine Mehrheit der deutschen Bevölkerung dafür aus (73 %; Forsa-Umfrage im Auftrag des VdTÜV). Da sich die Gruppe der Alkoholfahrerinnen und -fahrer mit einer gemessenen BAK zwischen 1,1 und 1,59 ‰ bezüglich der Rückfallwahrscheinlichkeit von der Gruppe ab 1,6 ‰ nicht unterscheidet, ist die Ungleichbehandlung hinsichtlich einer MPU-Anordnung nicht nachvollziehbar.

Deutschland braucht eine Vereinfachung der Regelungen zu den Alkoholgrenzwerten: über 0,0 ‰ (mit 0,2 ‰ Messtoleranz) als Ordnungswidrigkeitsgrenze bzw. relative Strafbarkeitsgrenze und 1,1 ‰ als absolute Strafbarkeitsgrenze zuzüglich einer MPU-Anordnung im Neuerteilungsverfahren.

**Mehr Polizeikontrollen**

**Fakten:** Nur 22,5 % der EU-Bürgerinnen und -Bürger gehen davon aus, bei einer Alkoholfahrt erwischt zu werden.

**Empfehlung:** Der ETSC empfiehlt mehr Polizeikontrollen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, z. B. auch Fußgängerinnen und Fußgänger, die an einem Verkehrsunfall beteiligt sind.

**Kommentar:** In Deutschland glaubten nur 14 % der Befragten, von der Polizei erwischt zu werden. Damit liegt Deutschland auf dem drittletzten Platz aller in der Statistik aufgeführten EU-Länder. Die meisten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer teilen die Erfahrung,

seit Jahren oder Jahrzehnten nicht von der Polizei angehalten worden zu sein, geschweige denn einen Atemalkoholtest gemacht zu haben. Solange die Kontrolldichte so gering ist, wird sich an der Überzeugung, dass man ohnehin nicht erwischt wird, nicht viel ändern.

Zudem ist zu erwarten, dass ein Null-Toleranz-Ansatz – im Sinne einer klaren gesetzlichen Trennung von Alkohol und Fahren – auch zu einer höheren Überzeugung führt, beim Führen eines Kraftfahrzeugs unter Alkoholeinfluss erwischt zu werden. In Ländern mit national einheitlichen Promillegrenzen mit Null-Toleranz-Ansatz liegt in der Bevölkerung eine sehr hohe Überzeugung vor, bei einer Alkoholfahrt erappt zu werden: So glaubten dies in Ungarn (0,0 ‰) rund 30 %, in Tschechien (0,0 ‰) rund 40 % und in Polen (0,2 ‰) über 50 % der Befragten. In Ländern mit hohen Grenzwerten hingegen glauben weniger Menschen an solche Konsequenzen: In Finnland (0,5 ‰) waren es 15 %, in Deutschland (0,5 ‰) 14 %, in Großbritannien (0,8 ‰) 12 % und in Dänemark (0,5 ‰) 11 %. Natürlich legt diese Verteilung auch einen Ost-West-Zusammenhang nahe; diesbezüglich könnte ein innerdeutscher Vergleich Klarheit bringen. Aus psychologischer Sicht sollte eine klare gesetzliche Trennung von Alkohol und Fahren (0,0 ‰) zu einem Unrechtsbewusstsein führen, was letzten Endes eine höhere Überzeugung, beim unrechten Verhalten erwischt zu werden, nach sich ziehen könnte.

**Gesetzliche Verankerung von Alkohol-Interlock-Programmen**

**Fakten:** Der Einsatz von Alkohol-Interlocks (AI) zur technischen Unterbindung von Alkoholfahrten ist seit 2012 in Schweden gesetzlich verankert. Nach einer Alkoholfahrt (ohne Betäubungsmittelbezug) kann man sich für das AI-Programm (unter 1,0 ‰ BAK: ein Jahr;

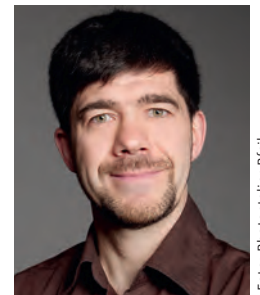


Foto: Photostudio Pfeil

**Enrico Möglich** ist niedergelassener Verkehrs- und Notfallpsychologe in Potsdam und Vorstandsmitglied der Sektion Verkehrspsychologie im BDP.

E [enrico@moeglich.net](mailto:enrico@moeglich.net)  
www.psyconsulting.de

Tabelle 1  
Grenzwerte der Blutalkoholkonzentration in ‰ und Angaben zu zufälligen Atemalkoholtests (ETSC, 2019)

	Grenzwerte der Blutalkoholkonzentration in ‰			Zufällige Atemtests
	Allgemein	Berufsfahrerinnen und -fahrer	Fahranfängerinnen und -anfänger	
Rumänien, Slowakei, Tschechische Republik, Ungarn	0,0	0,0	0,0	x
Estland, Norwegen, Polen, Schweden	0,2	0,2	0,2	x
Serbien	0,2	0,0	0,0	x
Litauen	0,4	0,0	0,0	x
Italien, Kroatien, Slowenien	0,5	0,0	0,0	x
Deutschland	0,5	0,0	0,0	
Österreich, Schweiz	0,5	0,1	0,1	x
Belgien	0,5	0,2	0,5	x
Griechenland, Irland, Luxemburg, Malta, Portugal, Zypern	0,5	0,2	0,2	x
Spanien	0,5	0,3	0,3	x
Lettland	0,5	0,5	0,3	x
Niederlande, Frankreich	0,5	0,5	0,2	x
Bulgarien, Dänemark, Finnland	0,5	0,5	0,5	x
Schottland	0,5	0,5	0,5	
England, Nordirland, Wales	0,8	0,8	0,8	

**Literatur**  
ETSC (Eds.) (2019). *Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe*. European Transport Safety Council (ETSC). Verfügbar unter (am 23.01.2020): [www.etsc.eu/progress-in-reducing-drink-driving-in-europe-2019](http://www.etsc.eu/progress-in-reducing-drink-driving-in-europe-2019)

ab 1,0 % oder bei Wiederholung: zwei Jahre) bewerben, um eine Sperrfrist zu vermeiden. Den selbst finanzierten Einbau eines AI-Systems (ein Jahr: 2.000–2.700 Euro; zwei Jahre: 2.800–4.000 Euro) im eigenen Auto beantragen jährlich rund 2.000 schwedische Fahrerinnen und Fahrer (bei jährlich rund 5.400 Alkoholfahrten); ungefähr 1.600 bis 1.700 Anträge werden bewilligt. Das Programm wird von medizinischen Verlaufskontrollen begleitet. Wer beim Pusten ins Mundstück (vor Fahrtantritt und in unregelmäßigen Abständen während der Fahrt) fünf »red blows« erreicht, wird an die Fahrerlaubnisbehörde gemeldet, und die Fahrerlaubnis wird eingezogen. Etwa 83 % der Teilnehmenden beenden das Programm erfolgreich.

**Empfehlung:** Der ETSC empfiehlt die europaweite Einführung von gesetzlich verankerten AI-Programmen – in der Rehabilitation alkoholauffälliger Kraftfahrerinnen und -fahrer sowie generell für Berufsfahrerinnen und -fahrer.

**Kommentar:** AI-Programme können für bestimmte Gruppen alkoholauffälliger Fahrerinnen und Fahrer als begleitende Maßnahme neben der Förderung der Fahreignung sinnvoll sein. Jedoch setzen sie nur am Symptom Alkohol an. Andere psychoaktive Substanzen

kann ein AI-System nicht erfassen, ebenso wenig das Fahren ohne Fahrerlaubnis mit einem anderen Fahrzeug. Daher sollte die Anreizgestaltung zur Teilnahme an psychologischen Maßnahmen zur Bewältigung der Alkoholproblematik im Vordergrund stehen. Für den freiwilligen Einbau von AI-Systemen sollte eine steuerliche Förderung eingeführt werden, um bestimmten Branchen den Einbau zu erleichtern.

**Das letzte Wort:**

Zu Beginn des Jahres erinnerte uns ein alkoholbedingter Verkehrsunfall (1,9 %) in Südtirol mit sieben Toten und zehn Schwerverletzten auf schreckliche Weise an die Brisanz des Themas. Wir sind weit entfernt von der »Vision Zero« im Straßenverkehr: Im Jahr 2018 verzeichnete Deutschland durch Alkoholverkehrsunfälle 231 Tote (6 % mehr als 2017) sowie 17.227 schwer und leicht verletzte Personen (4 % mehr als 2017). Es gibt auf gesetzgebender, technischer und psychologisch-rehabilitativer Ebene sinnvolle Möglichkeiten, um den Gefahrenfaktor Alkohol im Straßenverkehr zu minimieren. Es wird Zeit, diese umzusetzen. Der BDP kann gesellschaftlich und innerhalb des Berufsstandes einen großen Beitrag dazu leisten.

Enrico Möglich

# Wirtschaftspsychologie aktuell goes digital

Jetzt auch als App für unsere Abonnenten sowie Mitglieder der Sektion Wirtschaftspsychologie des BDP verfügbar!

## Das neue digitale Leseerlebnis.

Neben dem Printmagazin lesen Sie die *Wirtschaftspsychologie aktuell* über eine App-Lösung auch als Digitalmagazin – ganz bequem mit dem Tablet, Smartphone oder im Browser.

Mehr Infos:

[www.wirtschaftspsychologie-aktuell.de/app](http://www.wirtschaftspsychologie-aktuell.de/app)

djpv Deutscher Psychologen Verlag GmbH  
 Am Köllnischen Park 2 · 10179 Berlin  
 Tel. 030 - 209 166 411 · Fax 030 - 209 166 413  
 wp@psychologenvlag.de · [www.wirtschaftspsychologie-aktuell.de](http://www.wirtschaftspsychologie-aktuell.de)



191205 · Foto: Freepik.com

reportpsychologie 45 | 3 | 2020