

Stellungnahme

zur Durchführung einer Fifty-Fifty-Aktion im Rahmen eines landesweiten Verkehrssicherheitsprogramms

Vgl. dazu: Antrag der Fraktion der SPD
Fifty-Fifty-Taxi
- Drucksache 3/70 -

Richtig ist, dem Verkehrsunfallrisiko der jungen erwachsenen Fahrerlaubnisinhaber auch am zeitlichen Brennpunkt „nächtlicher Wochenendverkehr“ zu begegnen, präventiv wie repressiv. Repressive Maßnahmen bieten StGB, StVG und FeV in ausreichendem Umfang.

Nach wie vor sollten verstärkte Verkehrskontrollen im „Disco-bereich“ durchgeführt werden, um der Notwendigkeit der Nichtbenutzung des Wagens auch auf diesem Wege Nachdruck zu verleihen.

Als begleitende Maßnahme kommt auch die Aufklärung bereits in der Disco bzw. das „Abfangen“ vor dem eventuellen Losfahren (z.B. durch Schutzengel wie in Brandenburg o.ä.) in Frage.

Da das Risiko aus unzulässig hohem Alkoholkonsum vor Fahrtantritt und aus Mängeln der Fahrdisziplin und der Fahrferdigkeit zusammenkommt, ist weiterhin die Bekämpfung von durch Alkohol erzeugter Beeinträchtigung ein wichtiger Ansatz der Verkehrsunfallverhütung. Das Präventionsziel ist aber das nüchterne Fahren. Dieses Ziel muß langfristig angelegt sein.

Ob es aber richtig ist, dieses Präventionsziel über den Weg des nur scheinbar gefahrlosen Alkoholkonsums mit Taxitransport der Beeinträchtigten zu organisieren, ist nicht ohne Einschränkungen zu bejahen.

Dagegen steht die Umsetzung des Prinzips der Verkehrsunfallprävention - und zugleich der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen beim Zweiterwerb einer Fahrerlaubnis nach vorheriger Entziehung wegen Trunkenheit im Straßenverkehr - in auf Nachhaltigkeit angelegtes Verhalten: Das kontrollierte Trinken!

Viele Fahrerlizenzen gehen verloren, weil trotz anderer Tages- oder Wochenendplanung aus einer besonderen, oft sozialen Lage die Vorsätze, nicht zu fahren, umgeworfen, überrumpelt werden. Der Leitsatz, nicht so viel alkoholhaltige Ge-

tränke zu sich zu nehmen, dass man immer noch - im Notfall - ein Fahrzeug lenken kann, wird durch die Aktion mit Konzessionen an den erheblich beeinträchtigenden Alkoholkonsum unterminiert.

Man gibt also mit der Unterstützung des scheinbar gefahrlosen Alkoholmißbrauchs zugunsten kurzfristiger Sicherheitsvorteile - Abtransport per Taxi - die langfristigen Ziele des dauernd vor Alkoholmißbrauch geschützten Verkehrs auf.

Dies gilt grundsätzlich auch für andere Ansätze der Mitfahrangebote und der anderen öffentlichen Transportangebote außerhalb des Taxiangebots. Sie können das Problem der Auswirkung des unmäßigen Alkoholkonsums auf die Sicherheit des Verkehrs nur kurzfristig reduzieren.

Das langfristig notwendige, weil nur so nachhaltig anzulegende Ziel ist aber die unbeeinträchtigte aktive Teilnahme am Verkehr. Diesem Ziel müßte sich auch ein in die Erwägung einbezogener Präventionsrat unterordnen. Denn kurzfristige Aktionen eignen sich nicht für ein eigens zusammengerufenes derartiges Gremium.

Zu bedenken ist allerdings bei der Frage nach der Einrichtung eines solchen Beirats, dass damit auch die Kompetenz der Exekutive beeinträchtigt werden kann oder vom Parlament abgewertet wird. Die Umsetzung von Verkehrssicherheitszielen ist in der Exekutive aber in aller Regel in fachlich qualifizierten Händen, denen häufig aber die finanziellen Mittel fehlen.

Für das Parlament ist vorrangig, das Präventionsziel festzulegen, die Exekutive mit der Umsetzung zu beauftragen und sie an der Erreichung des Ziels zu messen.

Das Ziel der nüchternen Verkehrsteilnahme hat im einschlägigen Bereich der sozialen Veranstaltungen (Disco-Veranstaltungen, Gemeinde-Feste etc.) seine Verhaltensausrprägung im kontrollierten Trinken.

Bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen kann das Präventionsziel evtl. besser getroffen werden z.B. durch den 0-Pro mille-Ansatz des „vereinbarten Fahrers“:

Der „I am the driver“-Sticker

war (oder ist) eine praktische Umsetzung dieses Konzepts. Verkehrssicherheitsziele stehen nicht isoliert und nicht unangefochten in der Gesellschaft, sondern im Konkurrenzkampf mit anderen gesellschaftlichen und auch mit wirtschaftlichen Zielen.

Das Konzept des nächtlichen Linienverkehrs, z.B. „Diskobus“ oder des Anruf-Sammeltaxi (AST), sind als Teil der öffentli-

chen Daseinsvorsorge insofern von anderer Qualität als das fifty-fifty-Konzept und durch die Entgelterege- lung von dem Verdacht der verdeckten Alkoholförderung weit besser freizu- halten.

Diese öffentlichen Ansätze „Disco-Bus“ und AST können unein- geschränkt befürwortet werden.

Das Programm Fifty-fifty hätte allerdings gegenüber den Dis- ko-Bussen und Linienverkehre einen Vorteil: Die Betroffenen könnten einen individuellen Zeitplan der Abreise von ent- sprechenden Veranstaltungen mit Alkoholkonsum realisieren. Das dürfte die Erfolgsaussichten der Aktion erhöhen.

Das alkoholproduzierende Gewerbe und die Industrie leben in erster Linie nicht vom kontrollierten Alkoholkonsum, sondern vom gelegentlichen und vom gewohnheitsmäßigen, beeinträchti- genden Alkoholkonsum.

Es liegt also allenfalls im Interesse der Alkoholherstel- ler, diesen hohen Alkoholkonsum zu fördern. Das ist der mo- tivationale Ort, an dem die Fifty-Fifty-Aktion angesiedelt ist.

Soll der Staat durch die Aktion „fifty-fifty“ mit seinen Mitteln konsumfördernd beitreten?

Unsere Antwort aus fachlicher Sicht lautet: Nein!

Das Nein auf diese Frage könnte allenfalls abgeschwächt wer- den durch die Konzession, dass die Alkoholindustrie und zu- gehörige Gewerbe die Aktion durchführen, ohne daß der Staat dabei in Erscheinung tritt.

In der Tat ist davon auszugehen, dass die Gruppe der 16- bis 25-jährigen in besonders hohem Maß gefährdet ist, im Stra- ßenverkehr verletzt oder getötet zu werden.

Dabei sind drei verschiedene Sachverhalte zu berücksichti- gen:

- a) Unfälle, die durch Alkoholkonsum verursacht oder mitver- ursacht werden,
- b) Unfälle, die durch unangepaßt hohe Geschwindigkeit (Ra- sen) verursacht werden,
- c) Unfälle, die als Beifahrer auf Grund der o. g. zwei Ursa- chen erlitten werden.

Im Hinblick auf alkoholbedingte Unfälle ist zu erwarten, dass am ehesten die Fahrer von einem entsprechenden Angebot Gebrauch machen, die ohnehin in Hinblick auf Alkohol ein er- hebliches Problembewußtsein haben. Andere junge Ver- kehrsteilnehmer - die eigentliche Problemgruppe -, die ge- wohnheitsmäßig viel trinken und ohnehin ein geringes Gefah- ren- bzw. Problembewußtsein haben, dürften bereits aus Be-

quemlichkeit häufig das Führen des eigenen Fahrzeuges vorziehen, auch wenn ein solches Angebot existierte.

Im Hinblick auf die Personen, die mit unangepasster Geschwindigkeit Unfälle verursachen, ist aus psychologischer Sicht zu berücksichtigen, dass hier die Verkehrsteilnahme mit dem eigenen Fahrzeug häufig eine besondere Quelle des Lustgewinns (Kick durch Rasen) bzw. des Prahlers in der Öffentlichkeit („Seht mal, was ich für ein toller Fahrer bin.“) benutzt.

Dies bedeutet, dass gerade die Gruppen derjenigen, die deshalb so unfallgefährdet sind, weil das Führen eines Kraftfahrzeuges für sie in dem einen oder anderen Sinn eine Lustquelle ist (Geschwindigkeitsrausch und Möglichkeiten/Imponiergehabe zu zeigen) werden sich schwerlich dazu verleiten lassen, stattdessen ein Taxi zu benutzen.

Im Hinblick auf die dritte Gruppe (gefährdete Beifahrer/-innen) ist am ehesten ein positiver Effekt zu erwarten, denn viele Unfallfolgen (Tote und Schwerverletzte) werden von Beifahrern/innen erlitten. Häufig fahren diese bei den betreffenden Kraftfahrzeugführern nur mit, weil es keine preiswerte Alternative gibt. Im Hinblick auf diese Gruppe könnte also durchaus ein Fortschritt erzielt werden, da insbesondere junge Frauen häufig gegen ihre eigentliche Absicht bei einem Kraftfahrzeugführer mitfahren, der auch aus der Sicht der Mitfahrer/innen unnötige Risiken eingeht.

Im Hinblick auf den Alkohol sollte der von psychologischer Seite bereits seit 1986 erhobene Forderung nach einer 0,0-Promille-Grenze für Fahranfänger rechtlich zum Durchbruch geholfen werden. Dies ist im Übrigen auch eine Forderung der Ländergesundheitsminister, der Versicherungswirtschaft und des Verkehrsgerichtstages in Goslar und dessen jetzigem Präsidenten.

Die Aktion dürfte von Eltern und Schule eher als von den Jugendlichen akzeptiert werden, wenn diese nicht gegen Disco-besuche etc. per se eingestellt sind und daher ablehnend reagieren.

Zum Ende unserer Ausführungen möchten wir noch über ein in den USA recht häufig durchgeführtes Programm informieren, dem Safe Rides. Dies ist ein Programm zur Gewährung sicherer Heimfahrten für jeden jungen Menschen, der sich in einer unsicheren Situation befindet.

Das Programm wird von freiwilligen verantwortungsvollen Schülern und Studenten organisiert und durchgeführt. Ziel ist es, die wiederkehrenden Tragödien auf den Straßen und Autobahnen zu vermeiden.

Das Programm gewährleistet allen jungen Menschen, die sich in einer unsicheren Situation befinden, einen kostenlosen, sicheren und vertraulichen Heimweg.

Unsichere Situationen können sein:

- während einer Verabredung von anderen zu etwas genötigt werden, das man eigentlich gar nicht will,
- zusammen mit Freunden sein, bei denen man merkt, daß sie etwas unsicheres oder gar illegales tun wollen,
- bei einer Party sein und merken, daß derjenige, der einen nach Hause bringen wollte, Alkohol getrunken hat,
- als Babysitter merkt man, daß die Person, die die Heimfahrt angeboten hatte, dazu nicht mehr in der Lage ist,
- man hat einfach das Gefühl, sich in einer unsicheren Situation zu befinden und möchte weiter nichts, als wieder sicher nach Hause zu kommen.

Wie läuft das Programm im einzelnen ab?

Der Interessent ruft eine Safe Rides Telefonnummer an; zwei etwa Gleichaltrige werden den Anrufer an der vereinbarten Stelle abholen. Für Versicherungszwecke muß der Interessent seinen Namen, die Adresse und den Grund für seine unsichere Situation angeben. Die Fahrt wird ausschließlich zur Wohnadresse des Betreffenden durchgeführt.

Die Pfadfinder-Organisation der USA führt gegenwärtig ca. 180 erfolgreiche Programme in nahezu allen Bundesstaaten durch. Unter den Sponsoren des Programms befindet sich auch das Rote Kreuz. Da die engagierten Schüler und Studenten auch als Verhaltensmodelle für ihre gleichaltrigen Kameraden dienen, wirkt das Programm nicht nur unmittelbar lebensrettend, sondern beeinflusst langfristig positiv das Verhalten der jungen Leute.

Safe Rides legt größten Wert darauf, den jungen Leuten die Botschaft zu übermitteln: „Die Hauptursache tödlicher Unfälle von Teenagern ist das Fahren unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluß.“

Safe Rides ermutigt alle Interessenten, sich, wenn immer möglich, zunächst an die Eltern zu wenden. Sind diese aber nicht erreichbar oder will ein junger Mensch - aus welchen Gründen auch immer - seine Eltern in einigen der oben darge-

stellten Situationen nicht einschalten, dann hilft Safe Rides ohne weitere Nachfrage. Dabei ist die Vertraulichkeit eine notwendige Bedingung.

Das Programm trägt auch Sorge dafür, daß der „betreute“ junge Mensch wirklich an seine Wohnadresse gelangt. Sollte ein Zugang zu der Wohnadresse nicht möglich sein, nimmt das Safe Rides Team den jungen Menschen mit zur „Basis“, wo ihm ein erwachsener Helfer zur Seite stehen wird.

Jährlich werden etwa 1000 junge Menschen durch Safe Rides sicher nach hause gebracht.

Auch in Deutschland gibt es in mehreren Regionen bereits Transportangebote für Discobesucher, die uns ökonomischer wären und mehr Erfolg versprechen, z.B. privat oder von den Kommunen organisierte Sammelbusse, welche die Gäste zu bestimmten Zeiten abholen. Die Problematik der Discofahrten einschließlich Verkehrsmittelwahl wurden in mehreren Studien der BAST bereits in den 80iger Jahren gründlich erforscht und Lösungsstrategien verkehrstechnischer Art erarbeitet (Disco-Unfälle, Fakten und Lösungsstrategien, Forschungsberichte der BAST, Bd.198, 1989).

Beim Fifty-Fifty-Konzept sind die Erfolgsaussichten eher mittelmäßig, da die Akzeptanz des Angebots vom Preis abhängt. Auch der halbe Preis ist bei längeren Fahrten sehr hoch, wenn zu wenige Personen beteiligt sind.

Als ergänzende Maßnahmen können wir uns durchaus Kurse wie „Bewußter Fahren zahlt sich aus“, vorstellen, wenn sie von Behörden, Versicherungswirtschaft und Gaststättenbetreibern gemeinsam gesponsert würden.

Standortnähere Freizeitangebote machten zwar Sinn, wenn sie gleichwertig attraktiv wären; aber die Vorlieben und In-Lokale wechseln unvorhersehbar, wie die Mode und nochmals: das Fahren an sich stellt für viele die Befriedigung eines Bedürfnisses dar.

Die erfolgreiche Einführung des Fifty-Fifty-Konzepts bedingte auf jeden Fall eine 100%ige organisatorische Vorbereitung: Gutscheine stehen immer und überall in ausreichendem Umfang zur Verfügung, Taxiangebot muß vorhanden sein. Bei den Taxifahrern muß Akzeptanz geweckt werden. Viele Taxifahrer weigern sich, angetrunkene und vielleicht noch aggressive Typen zu transportieren.

Darüber hinaus könnte es Probleme mit der Bezahlung des Eigenanteils geben.

Für eine mögliche Eingrenzung der Maßnahme auf 16-25-Jährige spricht die größere Mobilität dieser Personen; grundsätzlich wäre die Maßnahme für alle Gaststättenbesucher geeignet.

Nur, wer kann das bezahlen? Und warum dann die Einschränkung auf das Wochenende? Auch dafür sprechen lediglich ökonomische und keine fachlichen Gründe. Wer kontrolliert übrigens das Alter der Betroffenen? Die Wirte oder die Taxifahrer? Wer kontrolliert eine vielleicht unberechtigte Weitergabe der Gutscheine oder sogar einen blühenden Handel damit? Mißbrauch der Gutscheine ist Tür und Tor geöffnet.

Die tatsächlich nutzbare Alternative sehen wir vor allem durch die oben bereits erwähnte Lustbetonung der individuellen Fahrzeugbenutzung (siehe BAST-Studie von Schulze, H. 1996, Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen) bei besonders gefährdeten Schichten von Jugendlichen in Frage gestellt.

Dr. Wolfgang Schubert
1. Vorsitzender