

Kosten-Nutzen-Analyse für die Teilnahme an einem Rehabilitationsprogramm mit Alkohol-Interlock-Nutzung für alkoholauffällige Kraftfahrer aus Sicht der Betroffenen

Petra Feustel-Seidl

Das Fahren unter Einfluss von Alkohol ist immer noch ein erhebliches Problem für die Verkehrssicherheit.

Im EU-Forschungsprojekt DRUID sind auf der Grundlage des gegenwärtigen Entwicklungsstandes Empfehlungen für die weitere Eindämmung von Alkohol- und Drogendelikten gegeben worden (Bukasa & Klipp, 2010, S. 83; Klipp & Bukasa, 2009, S. 63).

Eine Möglichkeit der technischen Unterstützung zur Vermeidung von Alkoholfahrten stellen Atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperren dar, die seit den siebziger Jahren entwickelt wurden. In Deutschland werden dazu zwei Studien durchgeführt (BASt, 2014; Nickel & Schubert, 2012). Allerdings gestaltet sich die Schaffung der rechtlichen Grundlagen als schwierig. Geiger (2012, S.99) beschreibt die gegenwärtigen rechtlichen Bedingungen und resümiert: „Da ein Interlock ein im Ausland erprobtes und im Wesentlichen auch bewährtes Instrumentarium ist, um Trunkenheitsfahrten - weitgehend - zu verhindern, wäre es sinnvoll, es im Rahmen eines Modellversuchs auch in Deutschland zuzulassen“.

Einigkeit besteht in Deutschland aber darüber, dass Alkohol-Interlock in der Regel als Unterstützung einer Rehabilitationsmaßnahme herangezogen werden sollte (VdTÜV, 2012).

Ziel einer dem vorliegenden Beitrag zugrundeliegenden Arbeit war es, die breiten internationalen Erfahrungen und Ergebnisse verschiedener Studien zu sichten und zu kommentieren. Die 2012 an der TU Chemnitz durchgeführte Untersuchung zur Akzeptanz der Alkohol-Interlock-Nutzung aus Teilnehmersicht im Zusammenhang mit einer Rehabilitationsmaßnahme wurde bis zum Sommer 2013 wesentlich erweitert. Die Ergebnisse der **Stichprobe von 607 Probanden** werden hier beschrieben.

Während in bisherigen internationalen Studien vorrangig der volkswirtschaftliche Aspekt untersucht wurde, standen in dieser Umfrage Kosten-Nutzen-Aspekte aus der Sicht der Teilnehmer im Vordergrund. Um empirische Daten zu erhalten, wurde eine Fragebogen-Erhebung durchgeführt, die der Vorbereitung und Durchführung der Langzeitstudie eines Firmenkonsortiums unter Führung der DGVP dienen soll.

Zu folgenden Komplexen wurden Probanden befragt, die nach (mindestens) einer Fahrt unter Wirkung von Alkohol an einer Rehabilitationsmaßnahme bei der Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung e. V. (AFN) oder der DEKRA-Akademie

GmbH teilnahmen und damit als potentielle Nutzer von Alkohol-Interlock infrage kommen würden:

1. Mit welcher Akzeptanz zum Einbau eines Alkohol-Interlock-Gerätes und gleichzeitiger Rehabilitationsmaßnahme kann gerechnet werden?
2. Wie wirkt sich die Kenntnis der dafür aufzubringenden Kosten (100,- EUR monatlich) auf die Akzeptanz aus? Werden Geringverdiener benachteiligt?
3. Welchen monetären Nutzen hätten die Teilnehmer?
4. Welche Zeiteinsparung erwarten die Teilnehmer?
5. Welche weiteren Vorteile nicht-monetärer Art sehen die Teilnehmer?

Die Fragebögen von **607 Personen** gingen in die Auswertung ein.

Ergebnisse

Auf die Frage nach der Akzeptanz der Teilnahme an einer Rehabilitationsmaßnahme und Einbau eines Alkohol-Interlock-Gerätes ergab sich folgende Verteilung:

Tab. 1: Potentielle Teilnahme am Alkohol-Interlock-Projekt, ohne Kostenbetrachtung (in %)

Ich würde ...	1	auf jeden Fall teilnehmen	51
	2	sicherlich teilnehmen	27
	3	- weiß nicht	18
	4	nicht teilnehmen	3
	5	keinesfalls teilnehmen	1

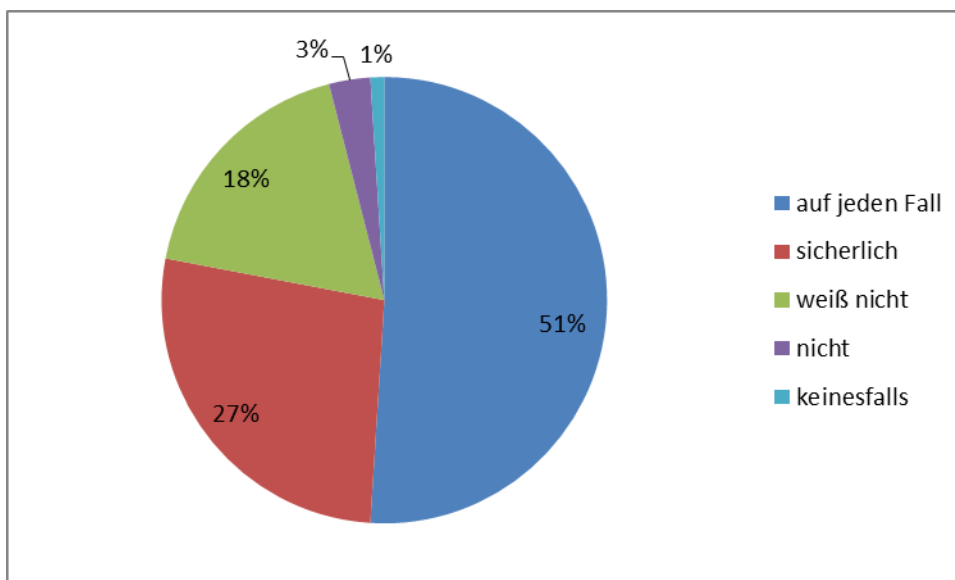


Abb. 1: Potentielle Teilnahme am Alkohol-Interlock-Projekt, ohne Kostenbetrachtung (in %)

Das heißt, dass fast 80 % der befragten Klienten am Alkohol-Interlock-Projekt teilnehmen würden.

Nach Kenntnis der Kosten (monatliche Aufwendungen in Höhe von ca. 100 EUR) ergab sich folgende Verteilung:

Tab. 2: Potentielle Teilnahme am Alkohol-Interlock-Projekt, mit Kostenbetrachtung (in %)

		alle	Geringverdiener	
Ich würde ...	1	auf jeden Fall teilnehmen	28	30
	2	sicherlich teilnehmen	22	17
	3	- weiß nicht	29	30
	4	nicht teilnehmen	14	15
	5	keinesfalls teilnehmen	7	8

In der letzten Spalte wurden die „Geringverdiener“ (definiert als das Viertel der Teilnehmer mit den geringsten genannten Einkommen; unter 1.000 EUR) betrachtet. Dabei wird ersichtlich, dass Befragte aus dieser Gruppe ähnliche Aussagen treffen. Daher kann man feststellen, dass die Kosten zumeist kein genereller Hinderungsgrund sind.

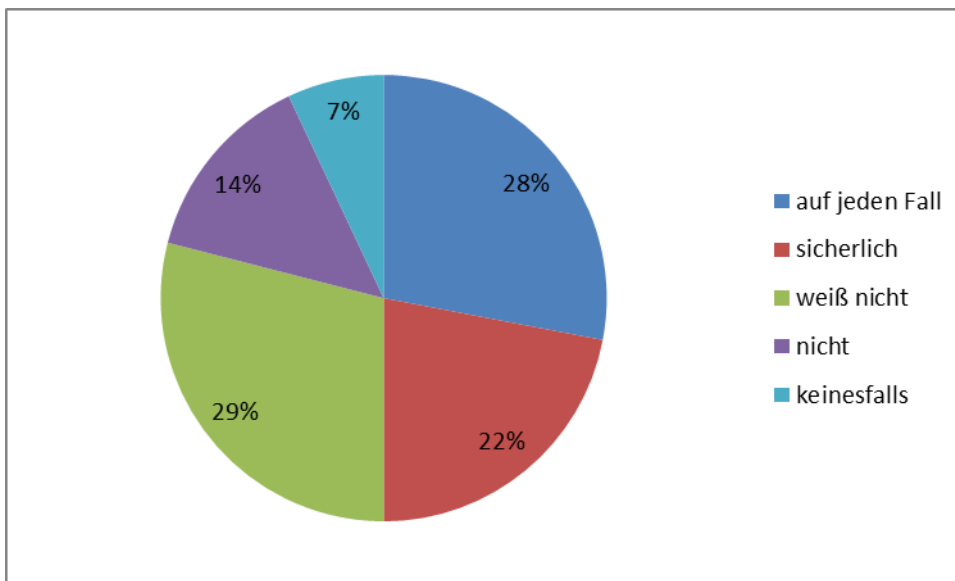


Abb. 2: Potentielle Teilnahme am Alkohol-Interlock-Projekt, mit Kostenbetrachtung (in %)

Selbst nach Einbeziehung der eigenen Kosten für die Nutzung eines Alkohol-Interlock-Gerätes sind über die Hälfte der Klienten bereit, am Projekt teilzunehmen. Ein weiteres Viertel ist noch unentschieden.

In der folgenden Tabelle ist der Verlauf der Akzeptanz der Teilnahme vor und nach Kenntnis der Kosten dargestellt.

Tab. 3 : Potentielle Teilnahme desselben Teilnehmers am Alkohol-Interlock-Projekt, ohne und mit Kostenbetrachtung (in %)

ohne Kostenbetrachtung		mit Kostenbetrachtung		
1	auf jeden Fall teilnehmen	1	auf jeden Fall teilnehmen	27
		2	sicherlich teilnehmen	9
		3	- weiß nicht	9
		4	nicht teilnehmen	4
		5	keinesfalls teilnehmen	2
2	sicherlich teilnehmen	1	auf jeden Fall teilnehmen	1
		2	sicherlich teilnehmen	12
		3	- weiß nicht	8
		4	nicht teilnehmen	4
		5	keinesfalls teilnehmen	2
3	- weiß nicht	1	auf jeden Fall teilnehmen	
		2	sicherlich teilnehmen	1
		3	- weiß nicht	12
		4	nicht teilnehmen	3
		5	keinesfalls teilnehmen	2
4	nicht teilnehmen	1	auf jeden Fall teilnehmen	
		2	sicherlich teilnehmen	
		3	- weiß nicht	
		4	nicht teilnehmen	2
		5	keinesfalls teilnehmen	1
5	keinesfalls teilnehmen	1	auf jeden Fall teilnehmen	
		2	sicherlich teilnehmen	
		3	- weiß nicht	
		4	nicht teilnehmen	
		5	keinesfalls teilnehmen	2

Der Tabelle ist zu entnehmen, dass 27 % der Klienten selbst nach Kenntnis der Kosten weiterhin der Meinung sind, „auf jeden Fall“ daran teilzunehmen, 9 % „sicherlich teilnehmen“ würden.

12 % der Klienten, die zunächst sagten, „sicherlich“ teilzunehmen, bleiben auch nach Kenntnis der Kosten dabei. Das ergibt insgesamt die Hälfte aller Befragten.

Lediglich 13 % der Klienten, die zunächst teilnehmen wollten, sagten dies danach ab.

In Tab. 4 ist dargestellt, wie viele Befragte einen Nutzen durch die zeitigere Neuerteilung der Fahrerlaubnis erwarten würden und in welcher Höhe sie diesen erwarten. Bei fast einem Drittel käme es zu einem deutlich höheren Einkommen, wenn sie wieder die für ihre Mobilität erforderliche Fahrerlaubnis hätten.

Tab. 4: monetärer Nutzen durch frühere Neuerteilung der FE

	Anteil (in %)	mittlerer monatlicher Nutzen (in EUR)
höheres Einkommen	23	797
geringere Fahrkosten	41	185
zusätzliche Einnahmen	30	327

Viele Klienten nennen auch zum Teil erhebliche Zeiteinsparungen, wenn sie ihre Fahrerlaubnis wiederbekommen würden. Allerdings ist es nicht möglich gewesen, diese in monetäre Äquivalente zu überführen. (Tab. 4)

Tab. 5: zeitlicher Nutzen durch frühere Neuerteilung der FE

	Anteil (in %)	mittlere tägliche Zeiteinsparung (in Std.)
Zeiteinsparung	76	1,9

Im Folgenden wird die Frage nach den nicht vordergründig monetären Vorteilen eines zeitigeren Fahrerlaubnisbesitzes ausgewertet. Dazu konnten sich die Klienten frei äußern.

Wie schon in der kleineren Stichprobe wurde auch hier am häufigsten der Vorteil für die Familie genannt. Die Teilnehmer gaben an, gern mehr (Fahr-)Aufträge für die Familie übernehmen zu wollen, für Einkäufe, Arztbesuche und andere Wege von Partnern, Kindern, Eltern, Großeltern. Danach folgen die Punkte Mobilität und Flexibilität im privaten als auch im beruflichen Bereich.

Wichtig für sehr viele Teilnehmer ist die eigene Unabhängigkeit, sie fühlen sich ohne Fahrerlaubnis in ihren persönlichen Freiheiten und Wegen eingeschränkt.

Die Erhöhung der eigenen Lebensqualität, des eigenen Wohlbefindens, verbesserte Möglichkeiten für die Freizeit, Hobbys und den Urlaub, die Steigerung des Ansehens/Image in der Familie und Gesellschaft sind weitere wichtige Nennungen.

Mehrfach wurde angegeben, mit dem Auto Wege schneller bewältigen zu können und dadurch mehr Zeit für die Familie bzw. überhaupt eine Freundin und einen besseren Kontakt zur Partnerin zu haben.

Dem Besitz des Führerscheins kommt demnach für Familie und Beruf eine große Bedeutung zu. Viele Teilnehmer der Umfrage könnten als Führerscheininhaber ihren eigentlichen Beruf ausüben, indem sie auch bessere Verdienstmöglichkeiten sehen. Für arbeitssuchende Teilnehmer bedeutet der Besitz des Führerscheins oftmals die Voraussetzung für den Einstieg ins Berufsleben.

Die große gesellschaftliche Bedeutung, die dem Verlust des Führerscheins beigemessen wird sowie das persönliche Empfinden, im eigenen selbstbestimmenden Handeln sehr stark eingeschränkt zu sein, schaffen einen enormen Druck auf den Einzelnen.

Verstärkt wird dieser Eindruck bei den Betroffenen, durch die stetig schlechter werdenden Angebote des öffentlichen Nahverkehrs sowie die Erfordernisse der Arbeitswelt, immer im Höchstmaß flexibel und erreichbar zu sein.

Mit dem Besitz des Führerscheins verbinden viele Betroffene ihr ganz persönliches Wohlbefinden. Demnach empfinden sie das Leben ohne Führerschein wie eine „schwere Last“ oder „schwere Krankheit“, mit der Wiedererlangung desselben kann der Betroffene sich wieder frei, flexibel und von seiner Umgebung vollständig akzeptiert bewegen.

Bemerkungen und Ergänzungen konnten im Fragebogen ebenfalls gemacht und sollen in ihrer Gewichtung erwähnt werden:

- „Wie sicher ist die Technik des Interlocks gegenüber Manipulationen? (nüchterne Begleiter, Freundin fährt mit demselben Wagen, personengebunden - wegen Ausricksen)“
- „Die Idee (eines solchen Projektes) ist sehr gut, aber für Geringverdiener zu kostenintensiv“
- „Noch nie davon gehört, würde es sofort machen“
- „Das Projekt ist gut, aber es betrifft mich nicht als Fahrradfahrer/Student“
- „Ich bin euer Mann!“

Durch eine gute Öffentlichkeitsarbeit über das Projekt als solches sowie mit der Erklärung der Technik könnten bereits wichtige Fragen im Vorfeld kommuniziert werden.

Der Aufklärungsarbeit kommt somit eine große Bedeutung zu, um eine breite Akzeptanz für die Technik des Alkohol-Interlocks zu erreichen.

Zusammenfassung

In der durchgeführten Befragung sprachen sich fast 80 % der Teilnehmer dafür aus, am Alkohol-Interlock-Programm teilzunehmen. Nach Kenntnis der Kosten waren es immerhin noch über 50 %, die teilnehmen würden, weitere ca. 25 % zeigten sich unentschlossen.

Daraus folgt für die geplanten Studien, dass einer qualitativ guten Einweisung zur Motivation, an der Alkohol-Interlock-Nutzung teilzunehmen, eine besondere Bedeutung zukommt.

Interessant war auch das Ergebnis, dass selbst Geringverdiener in hohem Maße an einer Teilnahme interessiert sind.

Es zeigte sich, dass der monetäre Nutzen einen bestimmten Stellenwert einnimmt, insbesondere hinsichtlich der Fahrtkosten, höherem Einkommen und evtl. zusätzlichen Einnahmen. Bei Zutreffen mindestens einer dieser Möglichkeiten übersteigt der mittlere monatliche Nutzen die monatlichen Kosten für die Alkohol-Interlock-Nutzung. Außerdem nannten drei Viertel der Befragten einen Nutzen durch Zeiteinsparung (im Mittel fast zwei Stunden täglich), was für viele auch einen monetären Nutzen beinhalten kann.

Bedenkt man, dass der Fahrerlaubnisentzug von vielen als kritisches Lebensereignis eingestuft wird (Kieschke et al., 2010, S. 148), wundert es nicht, dass dem nichtmonetären Nutzen eine überragende Bedeutung zugemessen wird.

Literaturverzeichnis

- BMVBS. (2011, 16. November). *Verkehrssicherheitsprogramm 2011*. Verfügbar unter: <http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/74626/publicationFile/47384/verkehrssicherheitsprogramm-2011.pdf> [23.7.2012].
- Bukasa, B. & Klipp, S. (2010). EU-Projekt DRUID (II): "Good Practice" bei Rehabilitationsmaßnahmen für alkohol- und drogenauffällige Fahrer in Europa. *Z. f. Verkehrssicherheit*, 56 (2), 79-84.
- Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.) (2012). *Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation: Laufende Forschungsprojekte*. Verfügbar unter: http://www.bast.de/cln_033/nn_42716/DE/Forschung/laufende/fp-laufend-u4.html [26.7.2012].
- Geiger, H. (2012). Die Zulässigkeit von Alkohol-Interlocks. *Z. f. Verkehrssicherheit*, 58 (2), 98-99.
- Kieschke, U., Kieschke, T. & Schubert, W. (2010). Fahrerlaubnisentzug als kritisches Lebensereignis. *Z. f. Verkehrssicherheit*, 56 (3), 143-148.
- Klipp, S. & Bukasa, B. (2009). EU-Projekt DRUID: Erste Ergebnisse. *Z. f. Verkehrssicherheit*, 55 (2), 59-63.
- Marques, P. R. et al. (2001). *Alcohol Ignition Interlock Devices: I: Position Paper*, International Council On Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS). Verfügbar unter: www.icadts.org/reports/AlcoholInterlockReport.pdf.
- Nickel, W.-R. & Schubert, W. (Hrsg.) (2012). *Best practice in der Erforschung alkohol-sensitiver Wegfahrsperrern: Literaturstudie, Bewertung und Designperspektiven*. Bonn: Kirschbaum-Verl.
- Statistisches Bundesamt (Destatis). (2012, 06. Juli). *Verkehrsunfälle - Fachserie 8 Reihe 7 - 2011*. Verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/VerkehrsunfaelleJ2080700117004.pdf?__blob=publicationFile [23.7.2012].
- VdTÜV (2012). ...