
Eröffnungsstatement Dr. Klaus Brüggemann
5. Fit to Drive-Kongress, 7. und 8. April in Den Haag

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum internationalen Fit to Drive – Kongress darf ich Sie im Namen des Verbandes der TÜV herzlich begrüßen.

Bereits zum fünften Mal findet nun dieser Erfahrungsaustausch von Verkehrsexperten statt. Im Mittelpunkt steht der Mensch als Verkehrsteilnehmer. Es diskutieren namhafte Fachleute aus den unterschiedlichsten Disziplinen: Psychologie, Medizin, Recht und Verwaltung. Das Ziel ist, die Zahl der Verkehrstoten weiter zu senken. Dabei spielen Themen wie Alkohol, Drogen, aggressives Verhalten ebenso eine Rolle, wie Erfassung, Strafverfolgung und Rehabilitation.

Herzlich danken möchte ich unseren niederländischen Partnern und Gastgebern. Kaum eine Stadt weltweit dürfte wohl geeigneter sein, wenn es um die Suche nach Konsens, der Schlichtung von Konflikten und der Aushandlung gerechter Lösungen geht. Den Haag gilt als internationale Stadt des Rechts. Hier ist der Internationale Gerichtshof beheimatet, seit Ende des Ersten Weltkriegs galt Den Haag als ein Mekka für Völkerrechtler aus aller Herren Länder. Und sollte bei unserem Kongress der unwahrscheinliche Fall eintreten, dass es zu Konflikten und Streit kommt, können wir die berühmte Haager Landkriegsordnung aus den Jahren 1899 und 1907 zur Hilfe nehmen.

Ich bin sicher, meine Damen und Herren, dass es soweit nicht kommen wird. Bereits unsere vier zurückliegenden Kongresse in Berlin, Wien, Prag und Tallin haben gezeigt, dass die Diskussion und die gemeinsame Arbeit über Länder- und Fachgrenzen von einer großen Sachlichkeit geprägt waren. Das wichtigste Ergebnis unserer Arbeit ist sicher, dass der Fit to Drive-Kongress sich etabliert hat und für die europäische Verkehrspolitik eine bedeutende Rolle spielt, als Input-Geber und fachlicher Berater.

Bei problematischem Verhalten am Steuer denken wir in erster Linie an Alkohol. Seit der menschlichen Frühgeschichte wird Alkohol konsumiert. Die älteste noch betriebene deutsche Brauerei wurde 1040 gegründet. Denken Sie an die französische Weinkultur oder den schottischen Whiskey: Alkohol ist tief in unserer europäischen Kultur verankert. Noch heute belegt die Europäische Union nach einer Studie des Londoner Institute for Alcohol Studies mit einer jährlich konsumierten Menge von elf Liter Reinalkohol pro Kopf weltweit den Spitzenplatz.

Es geht beim Fit to Drive Kongress nicht um die Bekämpfung des Alkohols. Der Konsum ist in vielen europäischen Ländern – wie z.B. Deutschland – sowieso rückläufig. Im Mittelpunkt steht für uns vielmehr die Frage: Wie können wir nachhaltig erreichen, dass Alkohol und Autofahren strikt von einander getrennt werden?

Der rückläufige Alkoholkonsum in Europa hat sicher auch dazu geführt, dass die Zahl der Verkehrstoten durch Alkohol verursachte Unfälle ebenfalls rückläufig ist. Diese erfreuliche Tatsache darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass Alkohol im Straßenverkehr immer noch ein Problem ist, mit dem sich Wissenschaftler, Verkehrspolitiker, Justiz und Behörden intensiv beschäftigen müssen.

Lassen Sie mich dies anhand einiger Zahlen verdeutlichen:

- Die Zahl der Verkehrstoten liegt in Europa momentan bei jährlich 35.000. Aus einem Bericht der EU-Kommission über die Probleme des Alkoholkonsums in Europa aus dem Jahr 2006 geht hervor, dass die Zahl der wegen Alkohols im Straßenverkehr Getöteten in Europa auf rund 10.000 geschätzt wird. Wenn die Zahl der Verkehrstoten also nachhaltig gesenkt werden soll, muss das Thema „Alkohol am Steuer“ an zentraler Stelle stehen.
- In Deutschland wurden 2009 rund 22.000 Alkoholunfälle mit Personenschäden registriert, 440 davon waren tödlich. Gemessen an der europäischen Gesamtzahl ist das überproportional wenig.
- Nach der offiziellen Statistik des Deutschen Verkehrssicherheitsrates werden in Deutschland rund 200.000 Fälle von Fahrten unter Alkoholeinfluss durch die Polizei erfasst. Dem steht jedoch nach Meinung von Experten eine mutmaßliche Dunkelziffer von etwa 120 Millionen Fällen gegenüber. Das entspricht einem Entdeckungsrisiko von 0,16 Prozent.

Um noch ein weiteres Problem zu nennen, das zunehmend die Experten beschäftigt: Nicht nur Alkohol schränkt die Fahrtüchtigkeit ein, verstärkt erfasst die Polizei auch Fahrer, die unter Drogen- oder Medikamenteneinfluss stehen. Allein in Deutschland sind die Begutachtungen im Rahmen der MPU wegen Drogenmissbrauchs innerhalb eines Jahres um 9,4% angestiegen und schließlich haben wir es auch mit eingeschränkter Fahrtüchtigkeit zu tun, die überhaupt nichts mit Rauschmitteln zu tun hat. Phänomene wie Müdigkeit am Steuer, Krankheiten wie z.B. Diabetes – aber auch Aggression oder notorische Unbelehrbarkeit bei wiederholter Missachtung der Verkehrsregeln.

Es liegt also auf der Hand, dass hier neben den Juristen besonders die Verkehrsmediziner und Verkehrspsychologen gefragt sind, wenn es um Strategien zur Senkung der Unfallzahlen und der Unfallvermeidung geht.

Letztlich muss am Ende ein europäisches Modell stehen, das sich grenzüberschreitend aus den Komponenten „Prävention“, „Erfassung“, „Bestrafung“ und „Rehabilitation“ zusammensetzt.

- Die hohe Dunkelziffer bei Alkoholfahrten zeigt, dass polizeiliche Maßnahmen an ihre Grenzen stoßen. Selbst eine Verdoppelung des Entdeckungsrisikos von momentan 0,16 Prozent würde nicht den nachhaltigen Effekt haben. Wir müssen uns also intensiv mit Prävention beschäftigen.

- „Erfassung“ bedeutet, dass – wie in vielen Ländern bereits erfolgreich praktiziert – Alkoholsünder durch ein Punktesystem registriert werden, damit bei wiederholter Auffälligkeit Konsequenzen gezogen werden können.
- Die Konsequenz muss eine Bestrafung sein. Dabei spielt wohl nach Meinung vieler Experten die Höhe der Strafe nicht die ausschlaggebende Rolle, sondern ihre zeitnahe Umsetzung.
- Die Rehabilitation muss am Schluss stehen. Sie ist mindestens so wichtig, wie die beiden vorherigen Komponenten. Der Autofahrer muss sich mit dem problematischen Verhalten auseinandersetzen und am Ende eines solchen Prozesses glaubhaft nachweisen können, dass er Trinken und die Teilnahme am Straßenverkehr strikt von einander trennen kann.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, das Ziel unseres Kongresses ist, die EU in ihrer Verkehrssicherheitspolitik zu unterstützen. Im vergangenen Jahr legte die EU-Kommission die Mitteilung über ein neues Sicherheitsprogramm für den Straßenverkehr vor. Danach soll bis zum Jahr 2020 die Zahl der Verkehrstoten in der EU von momentan jährlich 35.000 halbiert werden. Der VdTÜV begrüßt besonders, dass bei diesem Sicherheitsprogramm ein besonderer Fokus auch auf die 1,5 Millionen Menschen gelegt wird, die im Straßenverkehr durch Unfälle Verletzungen davon tragen.

Auf jeden tödlichen Unfall kommen Brüsseler Angaben zufolge schätzungsweise 10 schwere Verletzungen und 40 leichte Verletzungen, vier Unfälle führen zu bleibenden Behinderungen, beispielsweise zu Schädigungen des Gehirns oder der Wirbelsäule. Neben dem individuellen menschlichen Leid entstehen dadurch Kosten für die Gesellschaft von jährlich rund 130 Mrd. Euro.

Um das Problem in den Griff zu bekommen, rückt die EU neben technischen Innovationen und verbesserter Verkehrsinfrastruktur den Menschen am Steuer in den Mittelpunkt ihres Programms. Die Kommission stellt ausdrücklich fest, dass die Wirksamkeit der Politik für Sicherheit im Straßenverkehr letztlich vom Verhalten der Verkehrsteilnehmer abhängt. Verkehrserziehung, Fahrausbildung und Fahrtraining und Durchsetzung der Vorschriften seien daher von grundlegender Bedeutung, so die Kommission.

Wir können uns dem nur anschließen. In diesem Sinne eröffne ich nun den 5. Fit to Drive Kongress. Ich wünsche uns und Ihnen interessante Diskussionen. Lassen wir uns inspirieren auf der Suche nach konstruktiven Lösungen von der langen internationalen Tradition Den Haags.

Ich danke Ihnen!