

Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden

Alkohol, Müdigkeit, Ablenkung sowie Drogen und Medikamente beeinträchtigen die Fahrfähigkeit und verursachen einen beachtlichen Anteil der Unfälle im Strassenverkehr. Für die Prävention sind wissenschaftsbasierte Massnahmen notwendig, deren Wirksamkeit, Effizienz und Umsetzbarkeit gegeben sind.

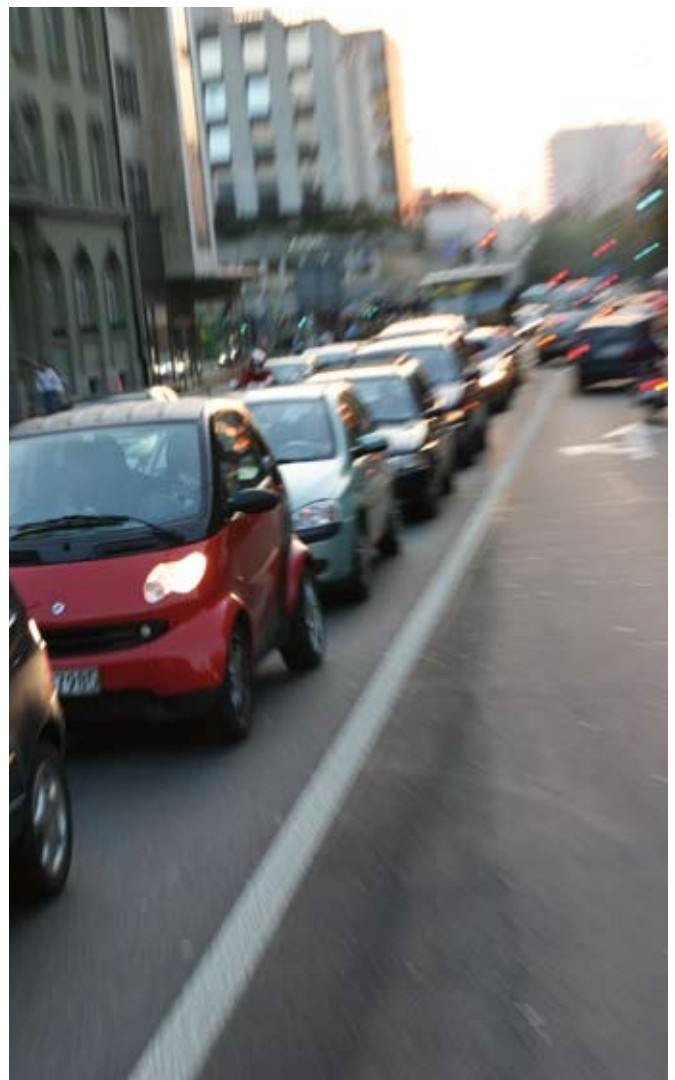
Problemstellung

Wer ein Fahrzeug führt, muss – so verlangt es das Schweizerische Strassenverkehrsgesetz – zum Zeitpunkt der Fahrt über die dafür nötige körperliche und geistige Leistungsfähigkeit verfügen. Substanzen wie Alkohol, Drogen oder Medikamente wirken auf das Zentralnervensystem und beeinträchtigen so die Reaktionsfähigkeit. Ebenso führen endogene Faktoren wie Müdigkeit und Ablenkung zu eingeschränkter Fahrfähigkeit. Diese ist zu einem beachtlichen Anteil Mitursache von Strassenverkehrsunfällen.

In der internationalen Fachliteratur wird viel über Faktoren, die die Fahrfähigkeit vermindern, geforscht und geschrieben. Eine Zusammenführung dieser Kenntnisse – und insbesondere der Wissenstransfer auf schweizerische Verhältnisse – fehlte aber bisher. Das Sicherheitsdossier Fahrfähigkeit der bfu versucht die Frage zu klären: Welche Massnahmen sind in der Schweiz zu priorisieren, um die Fahrfähigkeit motorisierter Lenker im Strassenverkehr zu verbessern?

Vorgehen und Zielsetzung

Das Dossier widmet sich in vier separaten Kapiteln den Faktoren a) Alkohol, b) Übermüdung, c) Ablenkung sowie d) Drogen und Medikamente. Pro Thema werden die Wirkzusammenhänge der Fahrunfähigkeit, die Bedingungen, die diese Faktoren fördern, sowie das spezifische Unfallgeschehen beschrieben. Weiter folgt für jeden Faktor eine Risikobeurteilung. Dieses Herzstück des Dossiers beruht auf evidenzbasierten Einschätzungen zur Häufigkeit (Prävalenz), zur Gefährlichkeit (relatives Risiko) und zur Bedeutsamkeit (attributables Risiko) der oben



genannten Faktoren im Unfallgeschehen auf Schweizer Strassen.

Im Anschluss an diese umfassende Analyse werden sowohl edukative, repressive als auch fahrzeugtechnologische und infrastrukturelle Präventionsmassnahmen formuliert. Auf der Basis einer systematischen Massnahmenbeurteilung, die die Wirksamkeit, die Wirtschaftlichkeit und die soziale, rechtliche und technische Umsetzbarkeit berücksichtigt, werden praxisgerechte Handlungsempfehlungen gegeben.

Das entstandene Nachschlagewerk hat den Anspruch, den aktuellen Wissensstand darzustellen. Es soll Personen und Institutionen, die für die Planung und Finanzierung von Präventionsmassnahmen im Strassenverkehr verantwortlich sind, evidenzbasierte Entscheidungen ermöglichen.

Ergebnisse

Aufgrund der gesichteten Literatur schätzen die Autoren, dass Alkohol rund 15 % der schweren Unfälle mitverursacht, Fahren in übermüdetem Zustand 10 %, Ablenkungen diverser Art 8 % sowie Drogen und Medikamente 5 %.

Notwendig sind Massnahmen mit unterschiedlichem Fokus:

- Universelle Massnahmen, die sich an alle Verkehrsteilnehmenden richten (z. B. Rüttelstreifen in Fahrbahnmitte auf gefährlichen Strassenabschnitten oder Kommunikationskampagnen zur Erhöhung des Problembewusstseins),

- selektive Massnahmen, die sich an Personen mit erhöhtem Risikoprofil richten (z. B. Alkoholverbot für Neulenkende und Berufsschauffeure) und
- indizierte Massnahmen, die sich an Personen mit bereits vorhandenem Risikoverhalten richten (z. B. Anreizsteigerung für freiwillige Teilnahme an FiaZ-Nachschulungskursen).

Um die Sicherheit auf Schweizer Strassen bezüglich Fahrfähigkeit zu erhöhen, sind insbesondere Massnahmen in den Bereichen Alkohol und Übermüdung sinnvoll. Nachfolgend sind die als sehr empfehlenswert eingestuften Interventionen aufgeführt:

Sehr empfehlenswerte Massnahmen im Bereich Alkohol

Alkoholverbot für Neulenkende in der Probephase und für Berufsschauffeure

Ausdehnung der Beweiskraft von Atemalkoholproben

Erhöhung der polizeilichen Kontrollintensität (inkl. Sichtbarkeitssteigerung)

Polizeiliche Öffentlichkeitsarbeit zur Information über Kontrolltätigkeit

Zwingender Führerausweisentzug für Fahren in angetrunkenem Zustand (FiaZ) zwischen 0,5 und 0,79 Promille

Flächendeckende Einführung von Nachschulungsprogrammen für Erstdelinquenten

Anreizsteigerung für freiwillige Teilnahme an Nachschulungskursen

Sehr empfehlenswerte Massnahmen im Bereich Müdigkeit

Erhöhung der Kontrollen der Arbeits- und Ruhezeitverordnung (ARV)

Folgerungen

Die Fahrfähigkeit wird insbesondere durch Fahren in angetrunkenem sowie übermüdetem Zustand beeinträchtigt. Ablenkung ist punktuell problematisch, lässt sich aber aufgrund ihrer Vielfältigkeit nur schwer gezielt reduzieren.

Drogen und Medikamente spielen – insbesondere im Vergleich zu den anderen Faktoren – eine untergeordnete Rolle. Massnahmen, die auf einzelne Substanzen fokussieren, erscheinen kaum zweckmässig.

Quelle: Cavegn, M., Walter, E., Scaramuzza, G., Niemann, S., Allenbach, R. & Stöcklin, R. (2008). Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden: Risikobeurteilung, Unfallanalyse und Präventionsmöglichkeiten (Sicherheitsdossier Nr. 04, mit Zusammenfassung in Französisch/Italienisch). Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung.

© bfu 2008. Abdruck unter Quellenangabe erwünscht

Herausgeberin und Kontakt:

bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Postfach 8236, CH-3001 Bern
Tel. +41 31 390 22 22, Fax +41 31 390 22 30, info@bfu.ch, www.bfu.ch

Mario Cavegn

Tel. +41 31 390 22 07, m.cavegn@bfu.ch