

Aktion BOB

Ziel

Das Ziel der Intervention ist die Vermeidung von Autofahren unter Alkoholeinfluss und dadurch die Prävention von alkoholbedingten Verkehrsunfällen.

Theoretischer Hintergrund

Vor allem junge Menschen verursachen immer wieder schwere Verkehrsunfälle. So stellte beispielsweise das Statistische Bundesamt (2019a) fest, dass jeder fünfte Unfall mit Personenschaden (18,2 %), bei dem ein Pkw der Hauptverursacher war, von einem bzw. einer 18- bis 24-jährigen verursacht wurde. Somit sind Fahranfänger:innen im Alter zwischen 18 und 24 Jahren überproportional häufig an schweren Verkehrsunfällen beteiligt. Nach überhöhter Geschwindigkeit stellt Alkoholeinfluss die Hauptunfallursache dar (Statistisches Bundesamt, 2019a). Fahren unter Alkoholeinfluss scheint insbesondere bei jüngeren Verkehrsteilnehmer:innen ein Problem zu sein. 17,2 % der Unfallbeteiligten unter Alkoholeinfluss waren zwischen 18 und 24 Jahre alt, weitere 24,9 % waren zwischen 25 und 34 Jahre alt (Statistisches Bundesamt, 2019b).

Aktion BOB¹ adressiert dieses Problem und läuft in anderen EU-Staaten, vor allem in Belgien, sehr erfolgreich. Etwa 96 % der belgischen Bevölkerung kennen das Programm, über 50 % waren schon einmal aktiv am Programm beteiligt (<http://www.aktion-bob.de/historie.html>). Die Intervention wurde 1995 in Belgien durch das belgische Institut VIAS in Zusammenarbeit mit Brauereien entwickelt. In Deutschland gibt es die BOB Kampagne seit 2007 in Mittelhessen und inzwischen auch in weiteren Bundesländern (z. B. Saarland, Bayern und Rheinland-Pfalz) und ist auch in vielen anderen europäischen Ländern verbreitet (Meinhard, 2019). Die Intervention zielt darauf ab, dass sich eine Person dazu verpflichtet, auf Alkohol zu verzichten und eine oder mehrere Personen später zu fahren, die Alkohol konsumiert haben (Barr & MacKinnon, 1998). Interventionen dieser Art werden als »Designierte Fahrer-Programme« (Nielson & Watson, 2009; Winsten, 1994) bezeichnet.

Das Ziel der Intervention ist es, alkoholbedingte Verkehrsunfälle zu reduzieren, indem:

- eine Alternative zum Fahren unter Alkoholeinfluss bereitgestellt wird,
- die Norm für alkoholfreies Fahren gefördert wird und
- eine verantwortungsvolle Vorausplanung des Transports bzw. der Reise gefördert wird (Nielson & Watson, 2009).

Zentral ist die Veränderung der Einstellungen und Normen von Personen mit einem Risiko für das Fahren unter Alkoholeinfluss. Durch die Ermutigung der Fahrer:innen, alkoholfrei zu bleiben, fördert die Intervention eine neue soziale Norm des Nichttrinkens (Nielson & Watson, 2009).

¹ BOB ist keine Abkürzung, sondern ein Phantasiename, der leicht einzuprägen ist und somit einen hohen Wiedererkennungswert besitzt (Meinhard, 2019).

Zielgruppe bzw. Teilnahmebedingungen

Die Maßnahme zielt insbesondere auf junge Fahrer:innen im Alter von bis zu 25 Jahren ab.

Aufbau (Gegenstände/Module)

BOB ist die Bezeichnung für die Person einer Gruppe, die nach vorheriger Absprache am betreffenden Abend keinen Alkohol trinkt und sich und seine:ihre Mitfahrer:innen sicher nach Hause bringt. Er oder sie dokumentiert die Verantwortungsübernahme für die Gruppe nach außen, indem er oder sie sich durch einen gelben BOB-Schlüsselanhänger zu erkennen gibt.

Kompensation für die Verantwortungsübernahme ist üblicherweise ein kostenloses, alkoholfreies Getränk für BOB in teilnehmenden Gaststätten, Kneipen und Diskotheken (Meinhard, 2019). Vertreter:innen der Aktion regen Gaststätten, Kneipen und Diskotheken zur Teilnahme an. Förderlich wäre im Zuge der Umsetzung der Aktion BOB also insbesondere eine Beteiligung von Bars und Kneipen, die sich auf dem Campus oder in der Nähe der Hochschule befinden.

In Mittelhessen werden die gelben BOB-Schlüsselanhänger bspw. über die Geschäftsstellen der teilnehmenden Zeitungsverlage, den Polizeidienststellen des Polizeipräsidiums Mittelhessen sowie im Rahmen von Veranstaltungen verteilt (weitere Informationen auf den Projektseiten des Polizeipräsidiums Mittelhessen unter: <https://ppmh.polizei.hessen.de/ueber-uns/regional/aktion-bob/>).

Häufigkeit

Die Intervention ist jederzeit in allen teilnehmenden Lokalen durchführbar.

Verantwortliche/erforderliche Strukturen

Erforderlich ist Öffentlichkeitsarbeit zur Bewerbung der Intervention. Weiterhin muss eine Zusammenarbeit mit Bars und Kneipen in Campusnähe zur Umsetzung initiiert werden.

Erforderliche Qualifikation

Für die Umsetzung der Maßnahme sind keine personellen Qualifikationen erforderlich.

Ergänzungen/Erweiterungen

Einige solcher Designierte Fahrer-Programme (siehe theoretischer Hintergrund) nutzen Anreize, um die breitere Nutzung zu fördern (Nielson & Watson, 2009). Auch Aktion BOB hat diese Anreizkomponente in Form eines kostenlosen alkoholfreien Getränks für designierte Fahrer:innen umgesetzt.

Das Präventionsprogramm kann durch weitere zusätzliche Maßnahmen wie z.B. Workshops in Oberstufenzentren, Ausbildungsbetrieben und anderen Institutionen ergänzt werden (Meinhard, 2019). In diesen Workshops im Umfang von 45 Minuten werden die zielgruppenspezifischen Gefahren im Straßenverkehr, insbesondere als Folgen von Alkohol, interaktiv erarbeitet.

Es werden Diskussionen zu Risiken des Alkoholkonsums geführt sowie themenspezifische Filme gezeigt. Wichtiger Themen sind dabei der Auf- und Abbau der Blutalkoholkonzentration, Grenzwerte und Rechtsfolgen, Statistiken zu Verkehrsunfällen, finanzielle Aspekte oder auch die Wirkung von Drogen und Medikamenten. Rauschbrillen können zur Simulation eines Rauschzustands eingesetzt werden (Meinhard, 2019).

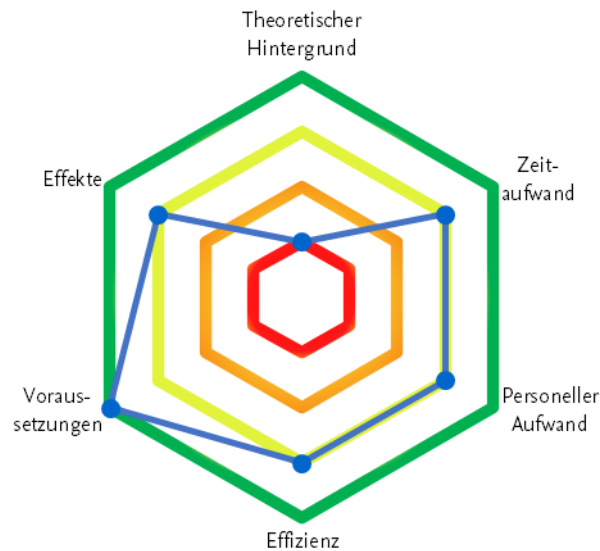
Effektivität und Evaluation

Im Rahmen einer Evaluationsstudie wurden die Verkehrsunfallzahlen der Jahre 2006 (Einführung von BOB in 2007) bis 2011 mit dem Schwerpunkt bei 18-24 jährigen Fahrer:innen mit und ohne Alkoholeinfluss in Hessen verglichen (Röser et al., 2012). Landkreise, in denen BOB eingeführt wurde, wurden mit anderen Landkreisen ohne BOB und der Entwicklung in Hessen insgesamt verglichen. Die Unfälle nach Alkoholkonsum im Bereich der BOB-Region gingen signifikant zurück. Dieser Trend fiel bei den 18- bis 24-Jährigen am deutlichsten aus (Röser et al., 2012). Im Landkreis Lahn-Dill (BOB-Region) ist die Gesamtzahl der Unfälle der 18-24 Jährigen unter Alkoholeinfluss im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2006 um 58 % zurückgegangen, im statistisch vergleichbaren Landkreis Limburg-Weilburg (keine BOB-Region) hingegen nahmen die Unfälle um 9 % zu (Röser et al., 2012). Bei einem Vergleich der Unfälle der 18-24 Jährigen unter Alkoholeinfluss in Mittelhessen (BOB-Region) mit dem gesamten Bundesland Hessen (ohne Mittelhessen), nahmen die Unfälle in der BOB-Region stärker ab (44 %) als in Hessen insgesamt (27 %; Röser et al., 2012). Wie groß der Anteil der Aktion BOB am Zustandekommen dieser Unterschiede war, ist jedoch unklar (Röser et al., 2012). Die Prozessevaluation zeigte weiterhin einen hohen Bekanntheitsgrad und eine hohe Akzeptanz gegenüber der Intervention in den Einsatzgebieten auf (Röser et al., 2012).

Bewertung

Die Intervention leitet sich aus praktischen Überlegungen ab. Strukturelle Ursachen von Risikoverhalten werden durch diese Intervention teilweise adressiert. Für die erfolgreiche Implementierung der Intervention sind Kooperationen mit relevanten Lokalen notwendig. Der Kontaktaufbau und die -pflege zu den Lokalen erfordert nur moderate zeitliche und personelle Ressourcen. Die Intervention ist auf die Altersgruppe der Studierenden zugeschnitten und leicht in den Hochschulkontext integrierbar, jedoch dort noch nicht evaluiert. Die Befunde aus einer Studie im deutschsprachigen Raum legen aber einen Beitrag zur Reduktion alkoholassoziierter Unfälle nahe. Allerdings fehlen derzeit noch Daten aus randomisiert-kontrollierten Studien sowie zu Langzeiteffekten.

Insgesamt stellt die Intervention eine einfache und praktische Möglichkeit zur Förderung des Bewusstseins für alkoholfreies Fahren dar. Die Gesamtbewertung fällt mit 2,8 von 4 Punkten positiv aus.



Weiterführende Informationen

- Weitere Informationen zum Projekt sowie Materialien zum Herunterladen können unter <http://www.aktion-bob.de/index.html> abgerufen werden.
- Die Aktion BOB ist als Präventionsprogramm in der »Grünen Liste Prävention« des Landespräventionsrates empfohlen, siehe: <https://www.gruene-liste-praevention.de/nano.cms/datenbank/programm/92>.

Hintergrundinformationen und weitere Interventionen im Projekt »Healthy Campus – Von der Bestandsaufnahme zur Intervention« sind auf der Internetseite der Freien Universität Berlin unter www.fu-berlin.de/healthy-campus/interventionsmanual zu finden.

Literatur

- Barr, A. & MacKinnon, D. P. (1998). Designated driving among college students. *Journal of Studies on Alcohol*, 59(5), 549–554. <https://doi.org/10.15288/jsa.1998.59.549>
- Meinhard, G. (2019). *"Klare Sicht...!?! Evaluation der Wirksamkeit eines primärpräventiven Programms zur Erhöhung der Verkehrssicherheit"* [Dissertation]. Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn, Bonn.
- Nielson, A. L. & Watson, B. (2009). The Effectiveness of Designated Driver Programs. *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 20(2), 32–37.
- Röser, F., Hamburger, K. & Knauff, M. (2012). *Evaluation der Aktion BOB: Befragungen und statistische Analyse: Abschlussbericht*. Justus-Liebig-Universität Gießen.

- Statistisches Bundesamt. (2019a, 7. Oktober). *Unfälle von 18- bis 24-jährigen im Straßenverkehr 2018*. https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-18-bis-24-jaehrigen-5462406187004.pdf?__blob=publicationFile
- Statistisches Bundesamt. (2019b, 8. November). *Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2015*. https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-alkohol-5462404187004.pdf?__blob=publicationFile
- Winsten, J. A. (1994). Promoting Designated Drivers: The Harvard Alcohol Project. *American Journal of Preventive Medicine*, 10(3), 11–14. [https://doi.org/10.1016/S0749-3797\(18\)30544-0](https://doi.org/10.1016/S0749-3797(18)30544-0)