

*AFN Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung e.V., Dresden¹)
Verkehrspsychologische Praxis Dr. J. Seidl, Dresden²)*

JOACHIM SEIDL^{1,2}), PETRA FEUSTEL-SEIDL²)

Alkohol-Interlock: Unterstützung für die verkehrspsychologische Rehabilitation alkoholauffälliger Kraftfahrer

Alcohol Interlock: Support for Traffic Psychological Rehabilitation of Drivers Suspected of Drink-Driving

1 Einleitung

Im Jahr 2017 starben in Deutschland 3.177 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr. Das ist ein geringfügiger Rückgang gegenüber dem Vorjahr (Statistisches Bundesamt, 2018). Das Fahren unter Alkoholeinfluss ist jedoch immer noch ein erhebliches Problem für die Verkehrssicherheit. Die Unfallzahlen legen nahe, dass weitere Aktivitäten zu deren Reduzierung unternommen werden müssen.

„Alkoholeinfluss war 2016 bei 4,4 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden eine der Unfallursachen. Allerdings starben 7,0 Prozent aller tödlich verletzten Verkehrsteilnehmer in Deutschland infolge eines Alkoholunfalls, das heißt, jeder 14. Getötete. Diese unterschiedlichen Anteile belegen eine überdurchschnittlich hohe Schwere der Alkoholunfälle“ (Statistisches Bundesamt, 2016).

Eine Möglichkeit der technischen Unterstützung zur Vermeidung von Alkoholfahrten stellen atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperrn dar, die seit den siebziger Jahren entwickelt wurden. Im EU-Forschungsprojekt DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) sind umfassende Empfehlungen für die weitere Eindämmung von Alkohol- und Drogendelikten gegeben worden (KLIPP & BUKASA, 2009; BUKASA & KLIPP, 2010). Dabei kommt der verkehrspsychologischen Rehabilitation von auffälligen Kraftfahrern eine zentrale Bedeutung zu. In Deutschland hat die Rehabilitation insbesondere von alkoholauffälligen Kraftfahrern eine lange Tradition (SPOERER & RUBY, 1996; BRIELER et al., 2016).

Studien zur Wirksamkeit von Alkohol-Interlocks befürworten den Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperrn im Rahmen von Rehabilitationsprogrammen für alkoholauffällige Kraftfahrer, um therapeutische Maßnahmen erfolgreich zu unterstützen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen (MARQUES, 2003, 2010; KLIPP, 2010; NICKEL, 2010).

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) wies am 24. April 2018 in seinen zehn „Top-Forderungen des DVR zur Verkehrssicherheit“ im Top 8 auf die Notwendigkeit der Einführung von Alkohol-Interlock-Programmen hin (DVR, 2018).

2 Technik und Einsatzgebiete

Ein Alkohol-Interlock-Gerät (kurz Interlock) ist ein Atemalkohol-Messgerät mit einer Wegfahrsperrn. Nach Abgabe und Analyse einer Atemprobe hindert es den alkoholisierten Fahrer, den Fahrzeugmotor zu starten. Durch den Einbau eines Alkohol-Interlock können Alkoholfahrten vermieden und betroffene Fahrer langfristig bei ihrer Verhaltensänderung

im Umgang mit Alkohol unterstützt werden. Alkohol-Interlock-Geräte besitzen eine sehr hohe Messgenauigkeit und Zuverlässigkeit und sind auch unter extremen Temperaturbedingungen schnell einsatzbereit. Manipulationsversuche, um ein Interlock zu umgehen, werden von modernen Interlock-Geräten (mit hohem technischen Standard) erkannt, im Datenspeicher aufgezeichnet und das Starten des Fahrzeugs blockiert.

Das Europäische Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC) hat mit der Normenreihe EN 50136 „Alkohol-Interlocks – Prüfverfahren und Anforderungen an das Betriebsverhalten“ detaillierte Dokumente bereitgestellt. Gegenwärtig sind folgende Normen anzuwenden:

- EN 50436 Teil 1 Geräte für Programme mit Trunkenheitsfahrern, 2. Ausgabe 2014,
- EN 50436 Teil 2 Geräte mit Mundstück zur Messung des Atemalkohols für den allgemein-präventiven Einsatz, 2. Ausgabe 2014 mit Änderung A1 2015,
- EN 50436 Teil 3 Leitfaden für Behörden, Entscheider, Käufer und Nutzer, 2. Ausgabe 2016,
- EN 50436 Teil 4 Verbindung zwischen dem Alkohol-Interlock und dem Fahrzeug, Entwurf vom März 2018 (es wird eine einheitliche Datenbusschnittstelle angestrebt),
- EN 50436 Teil 6 Datensicherheit, 1. Ausgabe 2015,
- EN 50436 Teil 7 Einbaudokument, 1. Ausgabe 2016.

Die Dokumente können bei www.beuth.de bestellt werden.

Diese Normen garantieren höchste Standards für Messgenauigkeit und Datensicherheit. So ist es demnach z. B. nicht möglich, Daten auf der Steuereinheit zu verändern oder zu löschen. Das Auslesen der Daten ist nur berechtigten Personen möglich (VALTEN, 2014).

Um Manipulationen zu verhindern, sind zusätzlich Kameranutzung und Module zur mobilen Datenübertragung möglich. Das Träger-Gerät Interlock 7000 erfüllt alle diese Anforderungen (DRÄGER, 2014). Es lassen sich eine Vielzahl von Parametern voreinstellen, so z. B. der Grenzwert, ab dem die Wegfahrsperrung kein Anlassen des Motors erlaubt.

Das Gerät kann so eingestellt werden, dass bei längeren Fahrten wiederholte Atemproben in zufälligen Zeitabständen angefordert werden. Wird keine erneute Atemprobe abgegeben, werden optische und/oder akustische Warnungen an den Fahrer ausgegeben, um den Fahrer doch noch zur Befolgung der Aufforderung zu bewegen oder aber das Fahrzeug abzustellen. In diesem Fall greift das Steuergerät des Alkohol-Interlocks allerdings nicht in den laufenden Motor des Fahrzeugs ein, es zeichnet vielmehr die Vorkommnisse im Datenspeicher auf.

Alkohol-Interlocks können als Bestandteil diverser Programme zur Umsetzung von Alkohol-Kontrollstrategien eingesetzt werden, hierbei werden zwei größere Teilbereiche unterschieden:

- der primärpräventive Einsatz,
- der sekundärpräventive Einsatz.

Als primäre Präventionsmaßnahme eingesetzt, finden sich solche Programme vorwiegend im europäischen Raum. Der primäre (freiwillige) Schutz bedeutet, „das Fahren unter Einfluss von Alkohol durch Personen zu verhindern, die nicht aufgrund früherer Alkohol-Taten ausgewählt wurden“ (MARQUES et al., 2003, S. 185). Ein primärpräventiver Einsatz kann generell bei Fahrern von Gefahrguttransportern, Taxifahrern, Fahrern öffentlicher Transportmittel wie Schulbusse und des öffentlichen Nahverkehrs oder auch für Fahrzeuge mit Sonderrechten möglicherweise angebracht sein, zukünftig denkbar auch für den Flug- und Schiffsverkehr. Der primärpräventive Einsatz von Alkohol-Interlocks führt

zu bedeutend weniger Unfallschäden und Ausfallzeiten, verbessert das Firmenimage und erhöht das Vertrauen in die Verkehrssicherheit.

Außerhalb Europas findet der primärpräventive Einsatz von Alkohol-Interlocks noch relativ wenig Beachtung, innerhalb Europas hat er sich, beispielsweise im skandinavischen Raum für das Gütertransportgewerbe, bestens bewährt. Bereits 1999 wurden in drei schwedischen Transportfirmen Alkohol-Interlocks installiert, bis zum Jahr 2011 konnten hier schon etwa 80.000 entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge gezählt werden (HULTMAN, 2011, S. 2). Volvo baut schon seit mehreren Jahren Alkohol-Interlocks in LKWs ein und bietet sie sogar seit 2010 als Sonderausstattung für PKWs an. Im Personen- und Gütertransportgewerbe werden Alkohol-Interlocks in Schweden mittlerweile standardmäßig eingesetzt, was dem Vertrauensgewinn der Bevölkerung in die Verkehrssicherheit zuträglich war.

Freiwillig könnten auch andere, nichtkommerzielle Personengruppen ein Alkohol-Interlock zur Primärprävention in Privatfahrzeugen nutzen. Denkbar wäre hier ein Einsatz für junge Fahrer, die aufgrund fehlender Erfahrungen mit Alkohol ein erhöhtes Unfallrisiko haben oder weitere noch nicht auffällig gewordene Personen, die bei einem möglichen Alkoholproblem als prophylaktische Maßnahme ein Alkohol-Interlock nutzen (MARQUES et al., 2003, S. 186). Könnten beispielsweise in Deutschland durch eine generelle Ausrüstungspflicht von Fahrzeugen mit Alkohol-Interlocks alle Alkoholunfälle verhindert werden, so würde daraus nicht nur ein beträchtlicher Sicherheitsgewinn resultieren, sondern auch ein hoher volkswirtschaftlicher Schaden vermieden werden (KLIPP, 2009b).

Einer generellen Ausrüstungspflicht für alle Fahrzeuge stehen in Deutschland jedoch starke verfassungsrechtliche Bedenken gegenüber. SCHÖCH (2010) stellte fest, dass mit einer primären Präventionsmaßnahme zwar eine gute Normverdeutlichung im Straßenverkehr erzielt würde, jedoch eine unverhältnismäßig hohe Belastung des Eigentums aller Fahrzeughalter eintritt.

Seit einiger Zeit werden auch Alkohol-Interlocks als gesetzlich vorgeschriebene primäre Präventionsmaßnahme in einigen europäischen Ländern eingesetzt, um wirksam zur Senkung von Verkehrsunfällen beizutragen.

Dabei scheint eine flächendeckende Anwendung für alle zugelassenen Fahrzeuge in Europa derzeit nicht realisierbar und auch nicht sinnvoll zu sein. Die Anwendung im Berufsbereich bringt derzeit den größten Sicherheitsnutzen. Diese Fahrzeugführer verfügen über eine erhöhte Lenkverantwortung und nehmen im Verhältnis zu privaten Fahrzeugführern häufig am Straßenverkehr teil (SIEGRIST & BÄCHLI-BIÈTRY, 2007).

Im Bereich der gesetzlich vorgeschriebenen Sekundärprävention ist der Einsatz von Alkohol-Interlocks am meisten vorangeschritten und erprobt.

Es handelt sich hier um die von einem Gericht oder einer Behörde als Bewährungsauflage angeordnete Installation eines Alkohol-Interlocks zur Überwachung von Alkoholfahrten. Kraftfahrer, die mit Alkohol im Straßenverkehr auffällig geworden sind, können angewiesen werden, für einen bestimmten Zeitraum an speziellen Programmen mit Alkohol-Interlocks teilzunehmen. So kann eine entsprechende Auflage nach einem ersten Alkoholdelikt im Straßenverkehr denkbar sein, nach mehrmaliger alkoholisierter Verkehrsteilnahme, nach einer Bestrafung wegen Alkohol am Steuer, nach Begutachtung von Personen mit langjährigem Alkoholmissbrauch zur Risikominimierung oder auch als begleitendes Instrument zur Verstärkung und Kontrolle bei der Rehabilitation alkoholauffälliger Kraftfahrer, um die Akzeptanz der Therapie zu erhöhen (NICKEL, 2013).

Programme für auffällig gewordene Trunkenheitsfahrer können einerseits unterschieden werden zwischen freiwilliger oder angeordneter Ausrüstung des Fahrzeuges mit Alkohol-Interlock und andererseits nach gerichtlicher oder administrativer Auflage.

Im sekundärpräventiven Einsatzbereich von Alkohol-Interlocks gibt es mittlerweile sehr gute und vielfältige internationale Erfahrungen.

3 Anwendung von Alkohol-Interlock im Ausland

Interlocksysteme haben sich international gut durchgesetzt, da ihre Wirksamkeit für die Verkehrssicherheit vielfach bewiesen wurde.

Seit Jahrzehnten existieren in den USA und Kanada erfolgreiche Alkohol-Interlock-Programme, wo die Teilnahme an einem solchen Programm eine gute Alternative zu Gefängnis oder Fußfessel darstellt.

Erste Bestrebungen, Fahrten im alkoholisierten Zustand zu verhindern, gab es bereits in den siebziger Jahren. In der Zwischenzeit haben alle US-Staaten entsprechende Gesetze und Interlock-Programme. Sie unterscheiden sich teilweise stark voneinander im Aufbau, dem Einsatz sowie der Gesetzgebung (National Conference of State Legislatures, NCSL, 2016).

Im August 2016 wurden in den USA über 337.030 Nutzer in Interlock-Programmen gezählt (POWELL, VANLAAR, & ROBERTSON, 2017). Auch nahezu alle kanadischen Provinzen und Territorien haben sich für den Interlock-Einsatz im sekundär-präventiven Bereich entschieden.

Regelmäßig veröffentlichen die NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) sowie die TIRF (Traffic Injury Research Foundation) die aktuellen Erkenntnisse aus den Interlock-Programmen der US-Staaten und Kanada mit entsprechenden Empfehlungen (TAYLOR et al. 2017; ROBERTSON et al. 2017). Sie geben beispielsweise Hinweise zu Kostengestaltung, Auswahlkriterien und Gebühren von Interlock-Programmen. Begleitende psychologische Maßnahmen senken die hohe Rückfallquote alkoholauffälliger Kraftfahrer nach dem Programmende (VOAS et al. 2016). Mittlerweile kombinieren einige US-Bundesstaaten die Interlock-Nutzung und deren ermittelte Daten mit einer Maßnahme bzw. Behandlung.

KAUFMANN & WIEBE erforschten 2016 die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, wenn ein Interlock bei allen Trunkenheitsdelikten Betroffener angeordnet und eingesetzt wurde. In den untersuchten Staaten konnte drei Jahre nach konsequenter Umsetzung der Programme ein Rückgang von 15 % der Unfalltoten durch alkoholbedingte Verkehrsunfälle festgestellt werden.

Evaluationsergebnisse der Programme ergeben Rückschlüsse zur weiteren Ausgestaltung und zum Verhindern von Rückfällen (VANLAAR, MAINEGRA, ROBERTSON, 2017). Anreize zur Teilnahme beschreiben MA et al. (2016).

Die intensive Interlocknutzung in Amerika ermöglicht eine breite Erforschung sowie die Festlegung geeigneter Standards für die Anwendung und den Umgang mit den Teilnehmern in den Programmen sowie denen, die ausgeschlossen werden oder den Einbau ablehnen (POWELL, VANLAAR & ROBERTSON, 2016).

Australien und Neuseeland bieten ebenfalls erfolgreich entsprechende Interlock-Programme mit nationalen technischen Standards an. Alkohol-Interlock-Programme (AIP) gibt es in Australien bereits seit über 15 Jahren in mehreren Bundesstaaten (NICKEL &

SCHUBERT, 2012, S. 60). Dabei variieren die Vorgaben der Interlock-Programme. Mehrere Programme sind beispielsweise für Wiederholungstäter zwingend vorgeschrieben, während einige Bundesstaaten freiwillige Modelle verfolgen. Die Interlock-Programme werden aufgrund der Entwicklungen im Straßenverkehr oder Evaluierungen immer wieder angepasst. FILTNESS et al. (2015) geben umfangreiche Empfehlungen zur optimalen Gestaltung von Interlock-Programmen. In Victoria, einem der ersten Staaten Australiens mit einem entsprechenden Interlock-Programm, konnten in den ersten 11 Jahren mehr als 250.000 Alkoholfahrten vermieden werden (AAP, 2014). Im Programm waren bis zum 1. Oktober 2014 Alkohol-Wiederholungstäter, Kraftfahrer unter 26 Jahren ab einer Promillezahl von 0,7 sowie Kraftfahrer ab 1,5 Promille erfasst. Nach einer Gesetzesverschärfung weitet sich die Zahl der betroffenen Kraftfahrer seitdem erheblich aus. Nunmehr sind beispielsweise auch Fahrer mit Führerschein auf Probe bei jeglichem Alkoholdelikt betroffen oder auch Ersttäter mit 0,7 Promille. Die Zahl der betroffenen Kraftfahrer stieg auf 7.500 Teilnehmer jährlich an (FREETHY, 2015).

In Europa betrachtete man die ersten amerikanischen Studien und Projekte in den 80er Jahren noch sehr skeptisch. Schweden führte als europäischer Vorreiter schon frühzeitig erste regionale Programme ein. Im Jahre 2001 beschloss das Europäische Parlament, die weitere „Erforschung und Entwicklung von durch Alkohol aktivierten Sperrvorrichtungen“ zu fördern (Europäisches Parlament, 2001). Seitdem wird auf dem Weg zu mehr Verkehrssicherheit, weniger Toten und Verletzten innerhalb der EU der Einsatz von Alkohol-Interlocks diskutiert. In mehreren Studien ist der jeweils aktuelle Stand in Europa zusammengestellt (ECORYS, 2014; MARTINO, SITRAN & ROSA, 2014; HOUWOMG, 2016). Empfehlungen an die EU-Mitgliedstaaten beinhalten u. a. den verpflichtenden Einsatz von Interlocks für Berufskraftfahrer, Interlock-Rehabilitationsprogramme auf Basis der CE-NELEC-Standards für aufgefallene Fahrer mit sehr hohem Alkoholisierungsgrad sowie für Wiederholungstäter (ADMINITE et al., 2016 + 2017).

Schweden ist bislang das einzige EU-Land, in dem Interlocks in großer Zahl eingesetzt werden. 2016 waren insgesamt ca. 100.000 Geräte in schwedischen Kraftfahrzeugen installiert.

Das 1999 gestartete Interlock-Pilot-Programm für Alkohol-Auffällige wurde im Jahr 2003 erheblich erweitert und 2012 das Gesetz zum Interlock-Programm nochmals überarbeitet. Zurzeit findet eine Evaluation statt (SKARVIKEN, 2016).

Verstöße gegen das Interlock-Programm oder gar Schwarzfahren werden mit hoher strafrechtlicher Konsequenz geahndet. Der Einsatz von Interlocks reduziert nachweislich die Zahl alkoholbedingter Unfälle, den Krankenstand sowie Rückfälle Betroffener. Sie wirken sich positiv auf deren Alkoholkonsum aus, sichern Jobs und Ehen (SKARVIKEN, 2017). Im Jahr 2016 nahmen ca. 3.000 Fahrer am meist 2-jährigen Interlock-Programm für Erst- und Wiederholungstäter teil. Die Kosten können dabei bis zu 4.150 Euro im 2-jährigen-Programm betragen.

Präventiv werden Interlocks zudem in LKW, Bussen und Taxen eingesetzt; ca. 95 Prozent aller Busse und öffentlichen Transportunternehmen und ca. 75 Prozent der kommunalen Fahrzeuge sind damit ausgestattet (JAKOBSSON, 2016). Für Schulbusse ist der Einbau seit 2012 Pflicht.

Auch in Finnland gibt es inzwischen langjährige Erfahrungen beim Einsatz von Interlocks. Bereits seit 2005 gibt es ein entsprechendes Interlock-Programm für alkoholauffällige Kraftfahrer. Präventiv wurde 2011 der Einbau von Interlocks in Schulbussen und für alle Fahrzeuge für Kindertransporte vorgeschrieben.

Die Evaluation des Interlock-Programmes ergab 2013, dass durch den Einsatz von Interlocks beispielsweise über 40.000 Fahrten mit mehr als 0,2 Promille verhindert wurden (LÖYTTY, 2013). Es wurden gute Effekte für die Gesundheit Betroffener festgestellt und Verkehrssicherheitsprojekte für junge Fahrer entwickelt (LÖYTTY, 2016a).

Die Teilnahme am Interlock-Programm kann in Finnland beispielsweise vom Gericht angeordnet, aber auch vom Hausarzt empfohlen werden. Die Programmteilnahme erfolgt für eine Dauer zwischen einem und drei Jahren und ist mit einem Rehabilitationsprogramm verbunden. Bei einer Weigerung kann der Führerschein entzogen werden. Seit 2017 werden allerdings keine Daten mehr ausgelesen. Die Kosten betragen weniger als 5 EUR am Tag. Jährlich nehmen ca. 500 bis 600 Kraftfahrer neu am Interlock-Programm teil (LÖYTTY, 2016a).

Die Niederlande führten 2011 strenge gesetzliche Regelungen für alkoholauffällige Kraftfahrer ein. In diesem Zusammenhang wurde ein 2-jähriges Interlock-Programm entwickelt. Sollten Betroffene nicht am Programm teilnehmen wollen oder innerhalb von 6 Monaten rückfällig werden, so drohte der Entzug der Fahrerlaubnis für fünf Jahre. Allein von 2011 bis 2016 nahmen ca. 10.536 Fahrer erfolgreich am niederländischen Interlock-Programm teil (LÖYTTY, 2016b). Aufgrund rechtlicher Differenzen wurde dieses Programm Ende 2016 gestoppt. Es sollte geprüft werden, ob das Interlock-Programm in das Strafrecht einbezogen werden kann. Im Frühjahr 2018 wurde der Neustart des Interlock-Programms vom Justizministerium abgesagt, stattdessen werden künftig härtere Strafen eingeführt (SJOERD HOUWING, persönl. Mitteilung, 30.03.2018).

Dänemark führte zum 15. April 2015 ein Interlock-Programm für erstmalig und bereits mehrfach auffällig gewordene Personen ein.

Das 1- bis 2-jährige Pflichtprogramm für betroffene Ersttäter mit mehr als 2 Promille sowie Wiederholungstäter mit hohen Promillewerten startet erst nach einer Sperrzeit von 2 Jahren. Daher verlief der Programmstart sehr schleppend, gerade ein Teilnehmer fuhr im ersten Jahr mit einem Interlock-Gerät. Inzwischen zählt das Interlock-Programm ca. 70 Fahrer, die die gesamte Zeit erfolgreich absolviert haben. Zum freiwilligen Interlock-Programm können sich alkoholauffällige Kraftfahrer mit erstmaliger als auch wiederholter Auffälligkeit zwischen bzw. unter 1,2 und 2 Promille anmelden. 25 Fahrer von verurteilten 2.500 Fahrern seit Beginn des Programms entschieden sich zur freiwilligen Teilnahme. Es zeigt sich, dass ein erheblicher Teil der Betroffenen das Programm nicht erfolgreich beendet.

Dänemark plant derzeit Änderungen am Interlock-Gesetz. Ziel ist es, betroffenen Kraftfahrern nach einer kurzen Sperrzeit die Teilnahme am Programm zu ermöglichen (JAN WINUM POVLSEN, persönliche Mitteilung, 17.04.2018).

Belgien begann Ende 2012 ein Interlock-Programm, deren Teilnahme jedoch vom Gericht angeordnet werden muss. Gegenüber traditionell verhängten Strafen wie Bußgeldern oder Führerscheinentzug war es bisher keine attraktive Alternative für den Richter als auch für Betroffene. Daher nutzten vergleichsweise recht wenige Kraftfahrer die Möglichkeit einer Programmteilnahme; bisher ca. 75 Teilnehmer (HEEREN, 2016).

Am 1. Juli 2018 trat eine Gesetzesänderung in Kraft (ETSC, 2018c).

Demnach werden Kraftfahrer vom Gericht zur Teilnahme am Interlock-Programm verpflichtet, die erstmalig mit über 1,8 ‰ oder als Wiederholungstäter mit mehr als 1,2 ‰ aufgefallen sind. Während die Gerichte bisher nur in Ausnahmefällen eine Teilnahme am Programm anordneten, soll mit diesen Veränderungen nun eine Nicht-Teilnahme den Ausnahmefall darstellen (ANNELEEN POLL, persönliche Mitteilung, 16.04.18).

Das Schweizer Parlament stimmte kürzlich gegen die Einführung von Interlocks (ETSC 2018b), deren Einsatz ursprünglich im Rahmen von „Via sicura“ 2012 beschlossen wurde. Die umfangreichen Maßnahmen dieses Programms führten in den vergangenen Jahren bereits zu deutlichen Erfolgen hinsichtlich des Rückgangs von Unfalltoten und Verletzten, wofür die Schweiz im Jahre 2017 mit dem „Road Safety PIN Award“ des ETSC (European Transport Safety Council) ausgezeichnet wurde. Möglicherweise gaben die schon bis jetzt erreichten guten Erfolge mit den vorhandenen Maßnahmen den Ausschlag dafür, dass die Einführung des Interlock-Projekts neben anderen Vorhaben gestrichen wurde.

In Österreich gab es seit 2011 verschiedene Pilotprojekte für Berufskraftfahrer, Fahrer von Schulbussen sowie alkoholauffällige Lenker. Zum 1. September 2017 trat eine Gesetzesänderung in Kraft, wonach Personen nach einem Alkoholdelikt ab 1,2 Promille freiwillig am „Alternativen Bewährungssystem“ (ABS) teilnehmen können.

Mit der Teilnahme am Interlock-Programm „ABS“ können Betroffene die Dauer des Führerscheintzugs verkürzen. Die Teilnahme am Programm ist für mindestens sechs Monate vorgesehen. Der Einbau eines Interlock-Geräts ist frühestens nach der halben Entziehungsdauer (nach 2 Monaten) möglich. Die restliche Entziehungsdauer wird verdoppelt und ist mit begleitenden Mentoring-Gesprächen zu absolvieren. Das Programm wird nach 5 Jahren evaluiert. Vorrangiges Ziel des Programms ist es vor allem, die hohe Zahl von Schwarzfahrten und/oder Fahrten unter Alkoholeinfluss zugunsten der Verkehrssicherheit zu vermindern. Es ist ein rein administratives Programm, damit wird die Justiz nicht zusätzlich belastet (KALTENEGGER, 2017).

Vor der Antragstellung auf Teilnahme am Programm müssen die erforderlichen verkehrspsychologischen Maßnahmen wie Gutachten, verkehrspsychologische Untersuchungen oder andere begleitende Maßnahmen absolviert sein. Sie sind im „Führerscheingesetz – Alternative Bewährungssystemverordnung (FSG-ABSv)“ festgelegt (Republik Österreich, 2017). Das Projekt wird vom Arbeiter-Samariter-Bund Österreichs (ASBÖ) umgesetzt, der den Einbau der Geräte vermittelt, die Mentoring-Gespräche sowie die Datenauslese übernimmt. Die Kosten betragen mindestens 2.100 Euro für Miete, Einbau und alle zwei Monate stattfindende Mentoring-Gespräche (ASBÖ, 2018).

In Österreich wird oftmals eine sehr kurze (Führerschein-)Entziehungsdauer von 4 bis 6 Monaten vom Gericht verhängt. Möglicherweise stellen die relativ hohen Kosten bezogen auf den kurzen Installationszeitraum eine Barriere zur Teilnahme am Interlock-Programm dar. Haben Betroffene aber z. B. eine Sperrzeit von einem Jahr, könnte die lange Wartezeit von 6 Monaten auf das Interlock hinsichtlich der Motivation für „ABS“ hinderlich sein. Erste Interlock-Geräte konnten im November 2017 installiert werden. Ca. 20 betroffene Fahrer nahmen 2017 am Interlock-Programm teil. Mitte April waren 50 Fahrer aktiv mit Interlocks unterwegs (JÜRGEN GRASSL, persönliche Mitteilung, 19.04.2018). Die Teilnehmer sind sehr motiviert, denn sie benötigen meist dringend den Führerschein für die Ausübung ihres Berufs. Der ASBÖ rechnet mit ca. 150 bis 300 Teilnehmern für 2018.

Im übrigen Europa ist die Anzahl der aktuell eingesetzten Interlocks in Kraftfahrzeugen recht überschaubar. So werden in Frankreich alle neu zugelassene Schulbusse seit 2010 mit Interlocks ausgestattet und seit September 2015 gilt eine Nachrüstungspflicht auch für ältere Schulbusse. Auf freiwilliger Basis setzen einige französische Speditionen Interlocks auch präventiv ein. Alkoholauffällige Kraftfahrer können an einem Interlock-Programm teilnehmen. Alternative verhängte Strafen sind jedoch günstiger als die Teilnahme am Interlock-Programm, sodass es nur sehr wenige Teilnehmer gibt (BILLARD, 2016). Zudem

werden weder Daten aufgezeichnet und ausgelesen noch fließen diese in eine begleitende Therapie ein. Für 2019 sind möglicherweise Veränderungen im französischen Strafsystem geplant (ETSC, 2017b).

Das polnische Interlock-Programm für alkoholauffällige Kraftfahrer ähnelt dem französischen Herangehen. Es bietet keinen wirklichen Anreiz zur Teilnahme, die Daten werden ebenfalls nicht ausgelesen (HOUWING, 2016). Die Teilnehmerquote ist seit Einführung der Maßnahme im Mai 2015 sehr gering.

Im Bereich des primärpräventiven Ansatzes, dem schwedischen Vorbild folgend, sind in weiteren europäischen Ländern Aktivitäten zu verzeichnen, so in Großbritannien, Irland oder ganz aktuell in Litauen. Zeitungsmeldungen war zu entnehmen, dass Vilnius 150 Solarisbusse kauft, die alle mit Interlock-Systemen ausgerüstet werden sollen (bustreff.de, 2017).

Weitergehende verpflichtende staatliche Regelungen wurden in diesen Ländern bisher lediglich in den Parlamenten diskutiert, aber noch nicht umgesetzt.

Auch in Norwegen erfolgt der freiwillige Einsatz von Interlocks vorwiegend bei Bus- und Transportunternehmen. Es laufen entsprechende Vorbereitungen für das Gesetzgebungsverfahren für den Einsatz von Alkohol-Interlocks (WOLD, 2016).

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich aufgrund unterschiedlicher Vorgaben, Gesetze und Herangehensweisen die Interlock-Programme oft in wichtigen Eckpunkten unterscheiden. Dementsprechend verschieden sind die Ergebnisse und die Wirksamkeit der Programme. Es zeigt sich, dass erfolgreiche Interlock-Programme für Betroffene eine echte Alternative zu herkömmlichen Strafen darstellen können.

Die aktuellen gesetzlichen Nachbesserungen in Belgien, Dänemark und auch Frankreich weisen darauf hin, dass wesentliche Eckpunkte bisher unzureichend berücksichtigt wurden.

Wirksame Programme bieten immer auch einen hohen Nutzen für die Verkehrssicherheit. Jeder Betroffene, der nicht am Interlock-Programm teilnimmt bzw. es vorzeitig verlassen muss, stellt als potentieller, möglicherweise alkoholisierte „Schwarzfahrer“ eine große Gefahr für die Verkehrssicherheit dar. Darauf verweist auch die österreichische Regierung mit ihrem Pilot-Projekt. Österreich entlastet mit dem administrativen Interlock-Programm bewusst die Arbeit der Gerichte. Das Beispiel der Niederlande zeigt die Probleme auf, wenn es juristische und verwaltungsrechtliche Verwicklungen gibt und unklare rechtliche Rahmenbedingungen gar zur Einstellung eines erfolgreich laufenden Programmes führen.

Werden bestehende Interlock-Programme nach dem Start nochmals einer inhaltlichen oder rechtlichen Überprüfung unterworfen, liegt es meist an der unzureichenden Konzeption der Programme. Die Interlock-Technik funktioniert zuverlässig, die Teilnehmerzahl ist hoch, sobald die Rahmenbedingungen stimmen. Die Kosten spielen meist eine untergeordnete Rolle bei den Betroffenen, sofern die Dauer des Programms zu den Kosten in einer gesunden Relation steht. Eine Datenauslese ist unbedingt notwendig, denn diese Daten können direkt in die verkehrspsychologische Intervention einfließen.

4 Alkohol-Interlock in Deutschland

4.1 Primär-präventiver Einsatz

Im primär-präventiven Bereich kommen seit 2010 bei der Fa. Hoyer Alkohol-Interlocks in Gefahrguttransportern zum Einsatz (WÖLKE, 2011).

Flensburg ist die erste Stadt Deutschlands, in der Busse des ÖPNV im Rahmen des „Showcity Flensburg“-Konzeptes mit Alkohol-Interlocks ausgerüstet wurden (NICKEL & SCHUBERT, 2012, S. 76).

In Deutschland startete 2015 ein primärpräventives Interlock-Pilotprojekt der Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (SÜBNER, 2015). Schwere Unfälle mit großem Schadensausmaß oder auch immense krankheitsbedingte Ausfallkosten können die Folge von unerkanntem Alkoholkonsum während der Arbeitszeit sein. Die Interlock-Technik ermöglicht den Unternehmen, dort anzusetzen, wo gute Präventionsarbeit meist nicht weiterkommt.

4.2 Sekundär-präventiver Einsatz

Für einen sekundär-präventiven Einsatz gibt es in Deutschland schon seit vielen Jahren Überlegungen.

So fand am 1. April 2005 in Leipzig ein Symposium des B.A.D.S. zum Thema „Wegfahrsperren für alkoholauffällige Kraftfahrer. Ein Weg zu mehr Verkehrssicherheit?“ statt. Die Hauptvorträge hielten LAGOIS (2005), NICKEL (2005), EISENMENGER (2005) und SCHÖCH (2005). Sie zeigten die Chancen und Probleme des Einsatzes von Alkohol-Interlock-Geräten auf, die auch jetzt noch weitgehend aktuell sind.

KOSELLEK wandte schon mehrfach Interlocks in der verkehrspsychologischen Praxis sowie in der Psychotherapie an (KOSELLEK, 2005, 2007; KOSELLEK & MEYER, 2012; VELTEN & KOSELLEK, 2017).

Beim 45. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2007 in Goslar beschäftigte sich der Arbeitskreis V mit der Problematik (Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, 2007).

KLIPP (2009a) hatte in Vorbereitung der Veranstaltung der BAST den aktuellen Stand zum Einsatz von Alkohol-Interlock dargestellt.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen führte am 2. Juni 2009 ein Expertengespräch unter dem Titel „Der Einsatz atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperren in der Rehabilitation alkoholauffälliger Kraftfahrer“ durch. KLIPP beklagte: „In erster Linie hemmen juristische Barrieren eine Einführung von AII-(Alcohol-Ignition-Interlock-) Programmen“ (2010, S. 331).

PÜSCHEL und KLIPP (2010) schrieben im Editorial der Veröffentlichung der Beiträge des Expertengesprächs: „Die technischen Fragen und Probleme sind z. B. beim Alkohol-Interlock-System der Firma Dräger gut gelöst. Das System hat sich als praxistauglich erwiesen, die wirtschaftlichen Aspekte sind überschaubar. ... Neueste Forschungsergebnisse deuten darauf hin, dass die Nutzung von Alkohol-Interlocks in Kombination mit rehabilitativen Maßnahmen zu einer deutlichen Reduktion des Rückfallrisikos von bereits auffällig gewordenen Alkoholfahrern beitragen kann. Außerdem legen sie nahe, dass sich aus der Nutzung von Interlock-Daten erhebliche Vorteile für die Diagnostik und eine individuell gezielte Ausrichtung der Rehabilitationsmaßnahmen gewinnen lassen“ (S. 315).

MARQUES (2010) zeigte, „dass Interlock-Programme erfolgreich die Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss während der Dauer der Installation verhindern können. Die durchschnittliche Reduktion der Rückfallzahlen liegt bei 64 %, jedoch verändert allein der Einsatz der Geräte das problematische Verhalten nicht langfristig. Nach Deinstallation des Interlocks steigen die Rückfallzahlen, und somit auch das Sicherheitsrisiko, auf das Maß der Kontrollgruppe an“ (S. 326).

In Deutschland wurden bisher zwei Studien zum Einsatz von Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer durchgeführt (NICKEL & SCHUBERT, 2012 und HAUSER et al.,

2014). In beiden werden ausführlich Modellprojekte zur Bewertung von Alkohol-Interlock als Unterstützung der verkehrspsychologischen Rehabilitation vorgestellt.

In beiden Studien wird festgestellt, dass nur der gleichzeitige Einsatz von Alkohol-Interlock und psychologischer Rehabilitation zu einer nachhaltigen Verhaltens- und Einstellungsänderung führen kann. Die verkehrspsychologische Maßnahme soll eng mit dem Einsatz des Alkohol-Interlocks verknüpft sein (SEIDL et al., 2012). Außerdem muss zunächst eine Evaluation einer auf wissenschaftlicher Basis durchzuführenden prospektiven Langzeitstudie unter definierten Rahmenbedingungen erfolgen.

In beiden Studien wird vorgeschlagen, wie die Anwendung von Alkohol-Interlock und verkehrspsychologischer Rehabilitation in das deutsche Rechtssystem eingebunden werden kann. Dazu sind einige Änderungen in Gesetzen und Verordnungen notwendig (Straf- und Verwaltungsrecht). Leider sind diese jedoch bisher nicht vorgenommen worden.

4.3 Akzeptanz-Untersuchung

FEUSTEL-SEIDL (2013) erfasste die Akzeptanz von Alkohol-Interlock an einer Stichprobe von 607 alkoholauffälligen Kraftfahrern und kam zu dem Ergebnis, dass ein großer Teil der Betroffenen am Programm teilnehmen würde, auch unter Betrachtung der anfallenden Kosten.

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

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

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

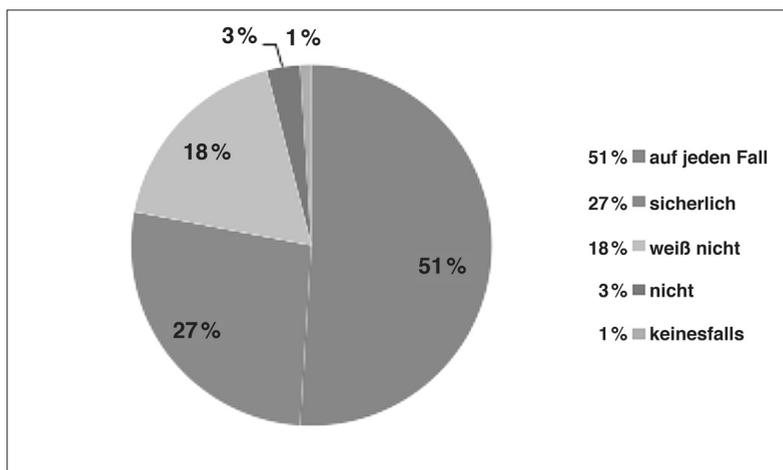


Abb. 1: Potentielle Teilnahme am Alkohol-Interlock-Projekt, ohne Kostenbetrachtung (in %).

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:

			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

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

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.

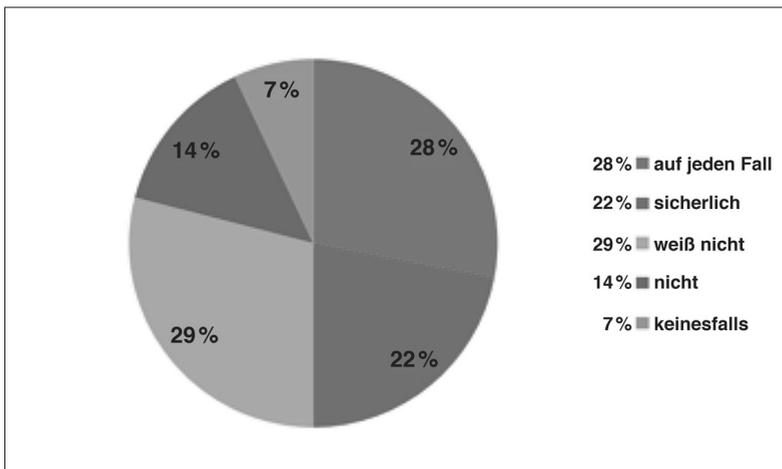


Abb. 2: Potentielle Teilnahme am Alkohol-Interlock-Projekt,
 mit Kostenbetrachtung (in %).

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 Tabelle 3 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.

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

Tab. 3: Monetärer Nutzen durch frühere Neuerteilung der FE (Fahrerlaubnis).

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).

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

Tab. 4: Zeitlicher Nutzen durch frühere Neuerteilung der FE.

Abschließend kann man feststellen, dass viele Betroffene mit dem Besitz des Führerscheins ihr persönliches Wohlbefinden verbinden. Dem Verlust des Führerscheins wird eine große gesellschaftliche Bedeutung beigemessen.

Im Rahmen dieser Akzeptanzuntersuchung aus Teilnehmersicht konnte eine hohe Motivation zur Teilnahme an einem solchen Interlock-Projekt bei betroffenen Kraftfahrern festgestellt werden. Demnach erzielen die Betroffenen sowohl beachtlichen monetären Nutzen als auch vielfältige weitere persönliche Vorteile.

Der erzielte Nutzen überwiegt offensichtlich die weiteren, oftmals erheblichen Kosten für den Betroffenen nach einer Alkoholfahrt (Geldstrafen, Schadensersatz, Regressanforderungen der Versicherung usw.). Darüber hinaus muss in Deutschland die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen wieder hergestellt und mit einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) nachgewiesen werden. Die begleitende Assistenz der Interlock-Technik zur verkehrspsychologischen Rehabilitationsmaßnahme ermöglicht somit Betroffenen von Beginn an einen effektiven Weg zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung und die mobile Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

4.4 Aktueller Stand in Deutschland

Mit der Markteinführung des Interlock 7000 der Fa. Dräger ergaben sich neue Möglichkeiten in der Nutzung von Alkohol-Interlock-Geräten in der Rehabilitation alkoholauffälliger Kraftfahrer (VELTEN, 2014; DRÄGER, 2014):

- Durch die optionale Ergänzung mit einer Kamera kann (mindestens im Nachhinein) festgestellt werden, ob tatsächlich der Fahrer die Atemprobe abgegeben hat oder womöglich eine andere Person.
- Das Gerät kann optional mit einem Datenübertragungsmodul ausgerüstet werden, so dass die Ereignisse nicht erst nach dem Datenauslesen bekannt werden.
- Das Interlock 7000 ist in der Lage, Mundalkohol zu erkennen, so dass es in solchen Fällen nicht zu Fehlinterpretationen kommen kann.

Am 19. Februar 2015 fand im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ein „Runder Tisch“ statt, wo die Möglichkeiten einer Einführung von atemalkoholgesteuerten Wegfahrsperrern diskutiert wurden. „Das BMVI arbeitet derzeit mit den

verschiedenen Experten an den gesetzlichen und technischen Regelungen, um die Erprobung der atemalkoholgesteuerten Wegfahrsperrung umzusetzen“ (BMVI, 2015).

Eine Empfehlung des Arbeitskreises II des 54. Deutschen Verkehrsgerichtstages lautete: „Alkohol-Interlock stellt keine Alternative zur Begutachtung der Fahreignung dar“ (Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, 2016).

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) befürwortete in seinem Vorstandsbeschluss vom 30. April 2015 den Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen zur Rehabilitation von alkoholauffälligen Kraftfahrern (DVR, 2015). Dort heißt es u. a. im Punkt 2: „Bei der Wiederherstellung der Kraftfahreignung sollten Alkohol-Interlock-Programme (bestehend aus der Technik und der verkehrspsychologischen Intervention) zum Einsatz kommen“.

Durch die folgenden Verordnungsänderungen wurden einige Hindernisse zur Einführung von Alkohol-Interlock aus dem Weg geräumt:

Mit der 11. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 21.12.2016, die am 28.12.2016 in Kraft trat, wurde die Führerschein-Schlüsselzahl 69 („Beschränkt auf Fahrzeuge mit einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperrung gemäß EN 50436“) in Deutschland in nationales Recht überführt (Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2016).

Mit der 53. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 06.10.2017 wurde § 23 StVO neu gefasst und damit die Benutzung elektronischer Geräte beim Führen von Fahrzeugen konkreter geregelt. Vom Nutzungsverbot ist die Bedienung eines Alkohol-Interlock-Gerätes ausgenommen: Es „gilt nicht für ... den bestimmungsgemäßen Betrieb einer atemalkoholgesteuerten Wegfahrsperrung, soweit ein für den Betrieb bestimmtes Handteil aufgenommen und gehalten werden muss“ (Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2017).

5 Das Alkohol-Interlock-Pilotprojekt der Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung e.V. (AFN)

Die AFN Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung e.V. ist seit 1978 mit ihren therapeutischen Programmen zur Rehabilitation auffälliger Kraftfahrer zwei Zielen verpflichtet:

- die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und
- den Betroffenen zu helfen, ihre Mobilität wiederherzustellen (AFN, 2018).

Seit 40 Jahren verfolgt die AFN die Idee der psychologischen Hilfestellung für besonders auffällige Kraftfahrer in Deutschland. Die Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 FeV unterliegen der Anerkennung durch die Länderministerien und werden regelmäßig von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) begutachtet. Die vorgeschriebenen Evaluationsstudien aufgrund der Prüfung der Legalbewährung nach Kursabschluss zeigen beeindruckend die Wirksamkeit dieser Maßnahmen zur Wiederherstellung der Fahreignung für alkoholauffällige Kraftfahrer (KALWITZKI et al., 2011). Seit der Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe führt die AFN ebenfalls bundesweit die besonderen Aufbau-seminare für alkohol- und drogenauffällige Fahranfänger gemäß § 36 FeV durch.

Die verkehrspsychologischen Therapieangebote der AFN bezeugen die seit Jahrzehnten auf dem Gebiet der verkehrspsychologischen Rehabilitation erfolgreiche Arbeit mit auffälligen Kraftfahrern. Ziel der individualpsychologischen Therapie ist es, durch die kon-

frontierende Auseinandersetzung mit den Ursachen und Hintergründen des früheren problematischen Trinkverhaltens die Rückfallwahrscheinlichkeit deutlich zu mindern (SEIDL & KALWITZKI, 2016).

Am 1. April 2016 startete das Alkohol-Interlock-Pilotprojekt der AFN erfolgreich in Dresden. Da die Durchführung eines Modellprojektes mit einer großen Stichprobe zurzeit wegen fehlender rechtlicher Voraussetzungen noch nicht möglich ist, wird beabsichtigt, in diesem Pilotprojekt anhand einer kleineren Anzahl von Klienten zunächst Erfahrungen mit dem Einsatz von Alkohol-Interlock zu sammeln. Potentielle Teilnehmer am Projekt sind Fahrerlaubnisinhaber, die eine Alkohol-Straftat mit dem Fahrrad begangen haben bzw. FE-Inhaber, die nach einem früheren Alkoholdelikt nun mit einer Alkohol-Ordnungswidrigkeit (0,50 bis 1,09 ‰) nach § 24a Straßenverkehrs-Gesetz (StVG) aufgefallen sind. Wenn zum Zeitpunkt der Tat bereits ein Alkoholdelikt im Fahreignungsregister (FAER) eingetragen ist, löst dies bei der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde nach Kenntniserlangung des neuerlichen Deliktes gemäß § 13 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) Eignungszweifel aus, die durch Beibringung eines MPU-Gutachtens ausgeräumt werden müssen.

Im Rahmen des Pilotprojektes meldet sich der Klient möglichst schnell nach Begehen der Tat zu einem Beratungsgespräch. Hier wird geprüft, welche Schritte zur Erhaltung oder ggf. zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung notwendig sind und ob der Betreffende zur Teilnahme am Pilotprojekt in Frage kommt.

Der Klient beginnt unverzüglich mit der verkehrspsychologischen Rehabilitationsmaßnahme, und sein Kraftfahrzeug wird mit Alkohol-Interlock ausgerüstet. Er verpflichtet sich, ab einem bestimmten Zeitpunkt (Festlegung durch die Fahrerlaubnisbehörde) nur noch dieses mit Alkohol-Interlock ausgerüstete Fahrzeug zu führen. Am Ende der Verkehrstherapie wird der Klient in der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung auf seine Fahreignung überprüft. Wenn die Eignungszweifel ausgeräumt sind, kann das Alkohol-Interlock-Gerät wieder ausgebaut werden.

Auch im strafrechtlichen Bereich kommen Möglichkeiten der Erteilung oder Belassung einer FE mit Beschränkung und Auflagen durch ein Gericht in Betracht. Das Gericht prüft, ob dem Betroffenen nach einer Trunkenheitsfahrt nach §§ 315c, 316 StGB die Fahrerlaubnis zu belassen ist oder vorzeitig neu erteilt werden kann unter der Auflage:

- Teilnahme an einer individuell angemessenen verkehrspsychologischen Rehabilitationsmaßnahme und
- der Täter darf nur ein mit Alkohol-Interlock ausgerüstetes Kfz führen.

Die Verwaltungsbehörde stellt einen Führerschein mit der Schlüsselnummer 69 („beschränkt auf Fahrzeuge mit einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperre gemäß EN 50436“) gemäß Anlage 9 FeV aus.

Entsprechend der Vorschrift des § 69a Abs. 2 StGB können hinsichtlich der anzuordnenden Sperrfrist Ausnahmen für bestimmte Fahrzeugarten angeordnet werden. Unter diese Regelung könnte ein Fahrzeug mit einer entsprechenden Wegfahrsperre fallen.

Das Gericht kann im Einzelfall prüfen, ob folgende Vorgehensweise möglich ist: Die Fahrerlaubnis wird entzogen. Es wird eine Sperrfrist von 12 Monaten festgesetzt. Von der Sperre ausgenommen wird ein Fahrzeug, das mit einer alkoholsensitiven Zündsperre versehen ist, die nur mittels einer gültigen Atem-Alkohol-Messung aufgehoben werden kann, unter der Voraussetzung, dass diese Messung einen Atemalkohol von < 0,20 Promille aufweist. Dies ist der international praktizierte Grenzwert bei Interlock-Programmen für Alkoholauffällige.

6 Ausblick

Internationale Erfahrungen, insbesondere aus den USA, zeigen, dass der Einsatz von Alkohol-Interlocks eine Vielzahl von Alkoholdelikten und damit von Alkoholunfällen vermeiden kann (POWELL, VANLAAR & ROBERTSON, 2017; TAYLOR et al., 2017).

Auch auf europäischer Ebene wird die Nutzung von Alkohol-Interlock befürwortet. Das Europäische Parlament (2017) fordert in einer Entschließung vom 14. November 2017, die vom deutschen Europaabgeordneten Dr. DIETER-LEBRECHT KOCH eingebracht wurde, „den Einsatz alkoholsensitiver Zündschlossperren für Berufskraftfahrer und für Fahrer, die zuvor wegen der Verursachung eines Straßenverkehrsunfalls unter Alkoholeinfluss verurteilt wurden“ (S. 7).

Das European Transport Safety Council gibt im Positionspapier vom März 2017 folgende Empfehlungen:

- „Introduce uniform standards for alcohol interlocks in Europe which ensure that vehicle interfaces make it possible to fit an alcohol interlock by 2020 to all new vehicles.
- Legislate for a consistently high level of reliability of alcohol interlock devices by 2020.
- As a first step towards wider use of alcohol interlocks, legislate their use by professional drivers by 2020.“ (ETSC 2017a, S. 13).

Die Punkte sollen auch Eingang finden in das EU-Verkehrssicherheitsprogramm 2020-2030 (ETSC, 2018a; CALINESCU & ADMINITE, 2018).

Auch in Deutschland soll der Einsatz von Alkohol-Interlock geprüft werden.

Im aktuellen Koalitionsvertrag ist vorgesehen: „Wir werden zur Steigerung der Verkehrssicherheit den rechtssicheren Einsatz moderner technischer Hilfsmittel wie z. B. Alcolocks ermöglichen“ (CDU, CSU, SPD, 2018, S. 79).

Und wir schließen uns der Meinung von REIMANN & SCHUBERT an: „Abschließend soll noch einmal betont werden, dass die weit verbreitete Auffassung, dass Alkohol-Interlock-Geräte allein ohne psychologische Maßnahmen Verhalten verändern kann, wissenschaftlich nicht haltbar ist“ (REIMANN & SCHUBERT, 2016, S. 20).

Nach Alkoholauffälligkeit im Straßenverkehr sollte zur Vermeidung von Rückfällen immer eine Bearbeitung der Alkoholproblematik (möglichst unter Federführung von Verkehrspsychologen) erfolgen und vor Neuerteilung der Fahrerlaubnis in einem Assessment (in Deutschland: MPU) die wiederhergestellte Fahreignung überprüft werden. Das heißt, dass ein Alkohol-Interlock nie die Rehabilitation und/oder die Überprüfung ersetzen kann. Gleichwohl wird der Rehabilitationsprozess durch Alkohol-Interlock gut unterstützt. Damit erhält sich der Klient seine Mobilität, wobei auch einem Fahren ohne Fahrerlaubnis vorgebeugt wird.

Zusammenfassung

Ein Alkohol-Interlock-Gerät ist ein Atemalkohol-Messgerät mit einer Wegfahrsperr, deren Wirksamkeit für die Verkehrssicherheit im weltweiten Einsatz, im primärpräventiven als auch im sekundärpräventiven Bereich, bewiesen werden konnte. Durch den Einbau eines Alkohol-Interlock können Alkoholfahrten vermieden und betroffene Fahrer langfristig bei ihrer Verhaltensänderung im Umgang mit Alkohol unterstützt werden. Eine Akzeptanzuntersuchung von Alkohol-Interlock an einer Stichprobe von 607 alkoholauffälligen Kraftfahrern kam zu dem Ergebnis, dass ein großer Teil der Betroffenen am Programm teilnehmen würde, auch unter Betrachtung der anfallenden Kosten. AFN startete 2016 ein erstes Alkohol-Interlock-Pilotprojekt, um Erfahrungen im Einsatz von Interlocks als technisches Assistenzsystem zur Unterstützung der verkehrspsychologischen Rehabilitation mit auffälligen Kraftfahrern zu sammeln. Fehlende rechtliche Voraussetzungen verhindern derzeit die Durch-

führung eines Modellprojektes mit einer großen Stichprobe. Im aktuellen Koalitionsvertrag ist der Einsatz dieses modernen Hilfsmittels zur Steigerung der Verkehrssicherheit vorgesehen. Dies würde auch einen weiteren Schritt in Richtung „Vision Zero“ darstellen und wäre ganz im Sinne des Verkehrssicherheitsprogrammes der EU. In diesem Beitrag wird der aktuelle Stand zum weltweiten Einsatz von Interlocks dargestellt und die Unterstützung durch diese Geräte für die verkehrspsychologische Intervention diskutiert.

Schlüsselwörter

Alkohol-Interlock – atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperrung – Rehabilitation – Rückfall – alkoholauffällige Kraftfahrer

Summary

An alcohol interlock device is a breathalyzer with vehicle immobilizer. The road safety effectiveness of alcohol interlocks has been proven in global use, both in the primary preventive and secondary preventive areas. By installing an alcohol interlock, driving under the influence can be avoided and affected drivers can be supported in their behavioral changes towards alcohol in the long term. An acceptance study of alcohol interlocks with a sample of 607 drivers with alcohol-related offences found that a large proportion of those affected would participate in the program, despite the costs involved. In 2016, AFN launched a first alcohol interlock pilot project to gain experience in the use of alcohol interlocks as a technical assistance system to support traffic psychology rehabilitation with DUI drivers. Missing legal requirements currently prohibit the implementation of a case study with a large number of participants. The current coalition agreement of the German government has foreseen the implementation of alcohol interlocks to increase road safety. This means a further step towards „Vision Zero“ and is in alignment with the EU Road Safety Program. This article presents the current situation of the international use of alcohol interlocks and looks up the benefit of these devices for the traffic psychological intervention.

Keywords

Alcohol Ignition Interlock – DUI – DUI treatment – recidivism – drink driving – alcohol impaired driving

Literatur

- AAP (Hrsg.) (2014 May 27) Vic drink-drivers get interlocks by 2016. Zugriff am 31.03.2018. Verfügbar unter <http://www.dailymail.co.uk/wires/aap/article-2640058/Vic-drink-drivers-interlocks-2016.html>
- Adminaite, D., Jost, G., Stipdonk, H. & Ward, H. (June 2016) How traffic law enforcement can contribute to safer roads. PIN Flash 31, ETSC. Zugriff am 20.06.2016. Verfügbar unter http://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN_FLASH31_final.pdf
- Adminaite, D., Jost, G., Stipdonk, H. & Ward, H. (June 2017) Ranking EU Progress on Road Safety. 11th Road Safety Performance Index Report, ETSC. Zugriff am 25.03.2018. Verfügbar unter http://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN_ANNUAL_REPORT_2017-final.pdf
- AFN. (2018) Verkehrspsychologische Angebote bundesweit. AFN – Das starke Konzept rund um den Führerschein, AFN. Zugriff am 14.04.2018. Verfügbar unter <http://www.afn.de/afn/>
- ASBÖ (Hrsg.) (2018) Start für Alkolocks-Pilotprojekt. Zugriff am 03.04.2018. Verfügbar unter <https://www.samariterbund.net/aktuell/detail/start-fuer-alkolocks-pilotprojekt-10807/>
- Billard, A. (2016 September 15) Alcohol interlock in France. 15th Alcohol Interlock Symposium, Brussels
- BMVI. (2015) Informationen zu atemalkoholgesteuerten Wegfahrsperrungen. Zugriff am 25.03.2018. Verfügbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/informationen-atemalkoholgesteuerte-wegfahrsperrungen.html>
- Brieler, P., Kollbach, B., Kranich, U. & Reschke, K. (Hrsg.) (2016) Leitlinien verkehrspsychologischer Interventionen. Beratung, Förderung und Wiederherstellung der Fahreignung. Bonn: Kirschbaum
- 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
- Bustreff.de. (2017, 14. November) Solaris: Vilnius kauft 150 Urbino. bustreff.de. Zugriff am 03.04.2018. Verfügbar unter <https://www.bustreff.de/busmagazin/solaris-vilnius-kauft-150-urbino/>
- Calinescu, T. & Adminaite, D. (February 2018) Progress in Reducing Drink Driving in Europe, ETSC. Zugriff am 25.03.2018. Verfügbar unter http://etsc.eu/wp-content/uploads/report_reducing_drink_driving_final.pdf
- CDU, CSU, SPD (2018) Koalitionsvertrag. Zugriff am 25.03.2018. Verfügbar unter https://www.cdu.de/system/tfd/media/dokumente/koalitionsvertrag_2018.pdf?file=1

- Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2016) Elfte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 21.12.2016. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2016 Teil I: 64. Zugriff am 14.04.2018. Verfügbar unter https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/media/DCAB8E42FB64748EC1329120DE986AFF/bgbl116s3083_74777.pdf
- Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2017) Dreiundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 06.10.2017. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2017 Teil I: 68. Zugriff am 14.04.2018. Verfügbar unter https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI#_bgbl_%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl117s3549.pdf%27%5D_1537095812804
- Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.) (2007) 45. Deutscher Verkehrsgerichtstag: Empfehlungen. Zugriff am 31.03.2018
- Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (2016) 54. Deutscher Verkehrsgerichtstag: Empfehlungen. Zugriff am 01.04.2018. Verfügbar unter https://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_54_vgt.pdf
- DGVP & DGVM (2013) Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung. Beurteilungskriterien (neu gestaltete, erw. und überarb. 3. Aufl.). Bonn: Kirschbaum
- Dräger (2014) Alkohol-Interlock: Neueste Technik. Z. f. Verkehrssicherheit, 60 (3), 197
- DVR (2015) Einführung von Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer. Beschluss des DVR-Vorstands vom 30. April 2015 auf der Basis der Empfehlung der Vorstandsausschüsse Verkehrsmedizin und Erwachsene. Zugriff am 01.07.2015. Verfügbar unter http://www.dvr.de/dvr/vorstandsbeschluesse/vm_interlocks.htm
- DVR (2018) Top-Forderungen des DVR zur Verkehrssicherheit. 24. April 2018. Zugriff am 24.04.2018. Verfügbar unter <https://www.dvr.de/dvr/top-forderungen/>
- ECORYS (2014) Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices. Final Report. Zugriff am 26.06.2014. Verfügbar unter http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/behavior/study_alcohol_interlock.pdf
- Eisenmenger, W. (2005) Rechtsmedizinische Aspekte alkoholsensitiver Zündsperrern. Blutalkohol, 42 (3, Supplement I), 17–19
- ETSC (Hrsg.) (2017a) Revision of the General Safety Regulation 2009/661. Position Paper. Zugriff am 14.03.2017. Verfügbar unter <http://etsc.eu/wp-content/uploads/2017-03-ETSC-position-paper-general-safety-regulation.pdf>
- ETSC (Hrsg.) (2017b) Alcohol interlock programmes finally get a boost in France. News. Zugriff am 02.04.2018. Verfügbar unter <https://etsc.eu/alcohol-interlock-programmes-finally-get-a-boost-in-france/>
- ETSC (Hrsg.). (2018a). Briefing: 5th EU Road Safety Action Programme 2020-2030. Zugriff am 07.02.2018. Verfügbar unter http://etsc.eu/wp-content/uploads/5th_rsap_2020-2030_etsc_position.pdf
- ETSC (Hrsg.) (2018b) Swiss cancellation of alcohol interlock programme will make road safety targets harder to reach. ETSC News. Zugriff am 03.04.2018. Verfügbar unter <https://etsc.eu/swiss-cancellation-of-alcohol-interlock-programme-will-make-road-safety-targets-harder-to-reach/>
- ETSC (Hrsg.) (2018c) Alcohol interlocks now mandatory in Belgium for high-level and repeat offenders. Zugriff am 16.09.2018. Verfügbar unter <https://etsc.eu/alcohol-interlocks-now-mandatory-in-belgium-for-high-level-and-repeat-offenders/>
- Europäisches Parlament (2001) Entschließung des Europäischen Parlaments zu der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Prioritäten für die Sicherheit des Straßenverkehrs in der Europäischen Union – Fortschrittsbericht und Einstufung der Maßnahmen“ (KOM(2000) 125 – C5-0248/2000 – 2000/2136(COS)). Angenommene Texte – 18. Januar 2001. Zugriff am 28.07.2013. Verfügbar unter <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P5-TA-2001-0031+0+DOC+XML+V0//DE>
- Europäisches Parlament (2017) Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU. Entschließung des Europäischen Parlaments vom 14. November 2017 zu dem Thema „Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU“ (2017/2085(INI)). Zugriff am 07.03.2018. Verfügbar unter <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+TA+P8-TA-2017-0423+0+DOC+PDF+V0//DE>
- Feustel-Seidl, P. (2013) Erhöhung der Akzeptanz in Deutschland zur spezialpräventiven Einführung von Alkohol-Interlock-Geräten. Bachelorarbeit, TU Chemnitz. Chemnitz
- Filtness, A. J., Sheehan, M., Fleiter, J., Armstrong, K. & Freeman, J. (2015) Options for Rehabilitation in Interlock Programs, Austroads. Research Report: AP-R484-15. Zugriff am 03.07.2015. Verfügbar unter <https://www.onlinepublications.austroads.com.au/downloads/AP-R484-15>
- Freethy, C. (2015) Expanding the Victorian alcohol interlock program to all convicted drink-drivers. Journal of the Australasian College of Road Safety, 26 (4), 62
- Geiger, H. (2012) Die Zulässigkeit von Alkohol-Interlocks. Z. f. Verkehrssicherheit, 58 (2), 98–99
- Hauser, B., Merz, J., Pauls, C., Schnabel, E., Aydeniz, K., Blume, I. et al. (2014) Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, M 251). Bremen: Fachverl. NW in der Carl Schünemann Verl. GmbH. Verfügbar unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2014/824>

- Heeren, A. (2016 March 21) Feedback, analysis and future developments of the Belgian rehabilitation programme for offenders and recidivists. ETSC Safe & Sober Seminar. Zugriff am 02.04.2018. Verfügbar unter <http://etsc.eu/wp-content/uploads/Analysis-of-the-Belgian-alcohol-interlocks-rehabilitation-programme-Belgian-Federal-Ministry-of-Transport.pdf>
- Houwing, S. (2016) Alcohol interlocks and drink driving rehabilitation in the European Union. Best practice and guidelines for Member States, ETSC. Zugriff am 21.12.2016. Verfügbar unter http://etsc.eu/wp-content/uploads/2016_12_alcohol_interlock_guidelines_final.pdf
- Hultman, S. (2011) Alcohol Interlocks in Sweden. 12th Alcohol Interlock Symposium 20.09.2011. Zugriff am 23.07.2012. Verfügbar unter http://www.interlocksymposium.com/site/ywd_acs_corporation/assets/pdf/Sven_Hultman_-_Alcohol_Interlocks_in_Sweden.pdf
- ICADTS (Ed.). (2013) 20th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety. Conference Proceedings. Brisbane. Zugriff am 01.09.2013
- Jakobsson, L. (2016 February 5th) Best practices in tackling drink driving in Sweden. ETSC Safe and Sober Seminar. Zugriff am 09.03.2016. Verfügbar unter <http://etsc.eu/wp-content/uploads/Best-practices-in-tackling-drink-driving-in-Sweden-Trafikverket-Liza-Jakobsson.pdf>
- Kaltenegger, A. (2017) Alternative Probation System (APS) in Austria. Presentation ETSC Safe & Sober, 17. October 2017. Zugriff am 15.04.2018. Verfügbar unter https://etsc.eu/wp-content/uploads/KALTENEGGER_ABS_EN_ETSC_Bern.pdf
- Kalwizki, K.-P., Höcher, G., Kollbach, B., Schroerscharz, S., Stengl-Herrmann, D., Veltgens, U. et al. (2011) Der Beitrag der Kurse nach § 70 FeV zur Verkehrssicherheit. Z. f. Verkehrssicherheit, 57 (3), 142–148
- Kaufman, E. J. & Wiebe, D. J. (2016) Impact of State Ignition Interlock Laws on Alcohol-Involved Crash Deaths in the United States. American Journal of Public Health, 106 (5), 865–871
- Klipp, S. (2009a) Der Einsatz atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperrn in Deutschland. Politische und juristische Aspekte sowie Perspektiven der Umsetzung. Blutalkohol, 46 (3), 190–197
- Klipp, S. (2009b) Alkohol-Ignition-Interlocks (AII) in Deutschland - Perspektiven der Umsetzung. Der Einsatz atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperrn in der Rehabilitation alkoholauffälliger Kraftfahrer, Bundesanstalt für Straßenwesen. Verfügbar unter http://www.bast.de/clin_032/nn_789794/DE/Publikationen/Veranstaltungen/U4-Wegfahrsperrn-2009/U4-klipp.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/U4-klipp.pdf
- Klipp, S. (2010) Der Einsatz atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperrn. Verbreitung in Europa, Forschungsergebnisse und Barrieren der Einführung. Blutalkohol, 47 (5), 328–333
- Klipp, S. & Bukasa, B. (2009) EU-Projekt DRUID. Erste Ergebnisse. Z. f. Verkehrssicherheit, 55 (2), 59–63
- Kosellek, R. (2005) Verkehrspsychologische Einzelintervention in Verbindung mit einem Alkohol-Interlock-Gerät. Projektbeschreibung für ein Forschungspilotprojekt. Blutalkohol, 42 (3), 218–222
- Kosellek, R. (2007) Alkohol-Interlocks auf den Straßen der Bundesrepublik Deutschland. Erste Erfahrungen aus der verkehrspsychologischen Praxis. Blutalkohol, 44 (5), 291–303
- Kosellek, R. & Meyer, H. (2012) Einsatz von Alkohol-Interlocks im Rahmen der verkehrspsychologischen Therapie. In W.-R. Nickel & W. Schubert (Hrsg.), Best Practice Alkohol-Interlock. Erforschung alkoholsensitiver Wegfahrsperrn für alkoholauffällige Kraftfahrer (S. 77–90). Bonn: Kirschbaum
- Lagois, J. (2005) Alkohol-Interlocks. Technik, Einbau und Eigenschaften. Blutalkohol, 42 (3, Supplement I), 4–7
- Löytty, M. (2013) Most advanced legislation in offender programmes and areas of use. ETSC Safe & Sober Transport Alcohol Interlock Seminar 23 May 2013, Riga, Latvia Marita Löytty. Zugriff am 31.07.2013. Verfügbar unter http://etsc.eu/documents/TRAFI_Marita_Loytty_.pdf
- Löytty, M. (2016a) International Program Updates: FINLAND. 15th Alcohol Interlock Symposium, Brussels
- Löytty, M. (2016b) New research in Europe. 15th Alcohol Interlock Symposium, Brussels
- Ma, T., Byrne, P. A., Bhatti, J. A. & Elzohairy, Y. (2016) Program design for incentivizing ignition interlock installation for alcohol-impaired drivers: The Ontario approach. Accident Analysis & Prevention, 95, Part A, 27–32
- Marques, P. & Voas, R. (2013) Are we near a limit or can we get more safety from vehicle alcohol interlocks? Editorial. Addiction, 108 (4), 657–658. Zugriff am 15.03.2015. Verfügbar unter <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/add.12002/pdf>
- Marques, P. R. (2010) Ignition Interlocks. Review of the Evidence. Blutalkohol, 47 (5), 318–327
- Marques, P. R. et al. (2003) Atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperrn (Interlock). Blutalkohol, 40 (3), 177–198
- Martino, A., Sitran, A. & Rosa, C. (2014) Technical Development and Deployment of Alcohol Interlocks in Road Safety Policy. TRT Trasporti e Territorio Srl. Zugriff am 28.05.2014. Verfügbar unter [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN_ET\(2014\)513993_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN_ET(2014)513993_EN.pdf)
- NCSL. (January 2016) State Ignition Interlock Laws, National Conference of State Legislatures. Zugriff am 02.04.2016. Verfügbar unter <http://www.ncsl.org/research/transportation/state-ignition-interlock-laws.aspx>
- Nickel, W.-R. (2005) Atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperrn (Interlock). Internationale Entwicklung, Wirksamkeit, Perspektiven. Blutalkohol, 42 (3, Supplement I), 8–16
- Nickel, W.-R. (2010) The Participation of Alcohol Addicted Drivers in Alcohol Interlock Programs. An International Overview, Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Zugriff am 14.04.2018. Verfügbar unter <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-86427.pdf>

- Nickel, W.-R. (2013, 22. April) Alkoholsensitive Wegfahrsperrn für alkoholauffällige Kraftfahrer: Alkohol-Interlocks. Präsentation, 09.04.2013 in Brüssel. Zugriff am 15.07.2013. Verfügbar unter http://www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2013/04/130409-Nickel-Alkohol-Interlock_Br%C3%BCssel_2013.pdf
- Nickel, W.-R. & Schubert, W. (Hrsg.) (2012) Best Practice Alkohol-Interlock. Erforschung alkoholsensitiver Wegfahrsperrn für alkoholauffällige Kraftfahrer. Bonn: Kirschbaum
- Powell, T. D. C., Vanlaar, W. G. M. & Robertson, R. D. (TIRF USA, Hrsg.) (May 2016) Annual Ignition Interlock Survey: United States. Zugriff am 18.05.2016. Verfügbar unter http://tirf.ca/publications/PDF_publications/tirf%20usa%20annual%20interlock%20survey_final%20report_published_may2016.pdf
- Powell, T. D. C., Vanlaar, W. G. M. & Robertson, R. D. (2017) 2016 Annual Ignition Interlock Survey: United States, TIRF Traffic Injury Research Foundation USA. Zugriff am 02.09.2017. Verfügbar unter <http://tirf.us/wp-content/uploads/2017/05/TIRF-USA-Annual-Interlock-SurveyReport-19.pdf>
- Püschel, K. & Klipp, S. (2010) Der Einsatz atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperrn in Deutschland. Expertengespräch in der BSt. Blutalkohol, 47 (5), 315–317. Editorial
- Reimann, C. & Schubert, W. (2016) Alkohol-Interlocks - Ein Modellprojekt für Deutschland? DAR, 86 (1), 16–20. Verfügbar unter https://www.adac.de/_mmm/pdf/Inhaltsverzeichnis%2001.2016_212630.pdf
- Republik Österreich (Hrsg.) (2017) Führerscheingesetz – Alternative Bewährungssystemverordnung (FSG-ABS) BGBl. 2017 II 35. Zugriff am 27.03.2018. Verfügbar unter https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblAuth/BGBl.2017_II_35/BGBl.2017_II_35.pdf
- Robertson, R. D., Bailey, L., Valentine, D. & Vanlaar, W. G. M. (TIRF, Hrsg.) (2017) ALCOHOL IGNITION INTERLOCKS & AFFORDABILITY: WHAT DO WE KNOW? Zugriff am 07.12.2017. Verfügbar unter http://tirf.ca/wp-content/uploads/2017/11/AIIPA2017-Indigencypaper_16_published.pdf
- Schöch, H. (2005) Juristische Aspekte atemalkoholsensitiver Zündsperrn. Blutalkohol, 42 (3, Supplement I), 20–24
- Schöch, H. (2010) Kriminologische, strafrechtliche und kriminalpolitische Aspekte von Alkohol-Interlocks in Deutschland. Blutalkohol, 47 (5), 340–344
- Seidl, J. & Kalwitzki, K.-P. (2016) Psychodynamische Psychotherapie/Individualpsychologie. In P. Brieler, B. Kollbach, U. Kranich & K. Reschke (Hrsg.), Leitlinien verkehrspsychologischer Interventionen. Beratung, Förderung und Wiederherstellung der Fahreignung (S. 175–178). Bonn: Kirschbaum
- Seidl, J., Kollbach, B., Mehlhorn, L. & Liemandt, T. (2012) Psychologische Interventions-/Rehabilitationsmaßnahmen. In W.-R. Nickel & W. Schubert (Hrsg.) Best Practice Alkohol-Interlock. Erforschung alkoholsensitiver Wegfahrsperrn für alkoholauffällige Kraftfahrer (S. 132–147). Bonn: Kirschbaum
- Siegrist, S. & Bächli-Biètry, J. (2007) Alkoholwegfahrsperrn (AWS). Ein wirksames Instrument der Unfallprävention? Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht, 47, 11–31. Zugriff am 14.03.2012. Verfügbar unter <http://www.irm.uzh.ch/dienstleistung/vmfp/fahreignung/literatur/fachartikelbuchbeitraege/alkoholwegfahrsperrn.pdf>
- Skarviken, P.-O. (2016 November 29) The Swedish Transport Agency and our work with an alcohol interlock program. Presentation at SMART policies for tackling drink driving (ETSC), Swedish Transport Agency. Zugriff am 15.09.2017. Verfügbar unter <http://etsc.eu/wp-content/uploads/Drink-Driving-in-Sweden-Swedish-Transport-Agency.pdf>
- Skarviken, P.-O. (2017 October 17) Tackling Drink Driving in Sweden. Presentation. ETSC. Alcohol interlocks for drink driving offenders: what can Switzerland learn from other countries?, Swedish Transport Agency. Zugriff am 15.09.2017. Verfügbar unter http://www.rsa.ie/Documents/Seminars/Alcohol_crisis_on_roads/Presentations/6.%20Par%200la%20Skarviken%20-%20Swedish%20Alcohol%20Interlock%20Porgram%20for%20Offenders.pdf
- Spoerer, E. & Ruby, M. M. (1996) Zurück ans Steuer. Theorie und Praxis der Rehabilitation auffälliger Kraftfahrer (Faktor Mensch im Verkehr, Bd. 39). Braunschweig: Rot-Gelb-Grün
- Statistisches Bundesamt (2016) Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2015. Zugriff am 15.01.2017. Verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleAlkohol5462404157004.pdf?__blob=publicationFile
- Statistisches Bundesamt (2018, 27. Februar) Pressemitteilungen – 0,9 % weniger Verkehrstote im Jahr 2017. Zugriff am 25.03.2018. Verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2018/02/PD18_063_46241.html
- Süßner, U. (2015) Alcointerlocks in der Logistik. BGHW-Fachtagung Warenlogistik 07.09.2015. Zugriff am 02.04.2018. Verfügbar unter <https://www.bghw.de/arbeitschuetzer/praevention-von-a-z/f-l/fachvortraege-auf-bghw-veranstaltungen/fachtagung-sicherheit-und-gesundheit-in-der-warenlogistik-2015/foren/alkohol-interlocks-pusten-aktiviert-wegfahrsperre>
- Taylor, E., Voas, R., Marques, P., McKnight, S. & Atkins, R. (NHTSA, Hrsg.) (2017, August) Interlock Data Utilization. Report: DOT HS 812 445. Zugriff am 30.03.2018. Verfügbar unter <https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/documents/812445-interlock-data-utilization.pdf>
- Vanlaar, W. G. M., Mainegra Hing, M. & Robertson, R. D. (2017) An evaluation of Nova Scotia's alcohol ignition interlock program. Accident; analysis and prevention, 100, 44–52

- Velten, B. (2014) Neue technische Möglichkeiten von Alkohol-Interlocks und wachsende Anforderungen in gesetzlich festgelegten Trunkenheitsfahrerprogrammen. *Z. f. Verkehrssicherheit*, 60 (3), 166–169
- Velten, B. & Kosellek, R. (2017) Alkohol-Interlocks: Technik – Einsatz – Sinnvolle Ergänzung der ambulanten Psychotherapie. *Z. f. Verkehrssicherheit*, 63 (2), 106–108
- Voas, R. B., Tippetts, A. S., Bergen, G., Grosz, M. & Marques, P. (2016) Mandating Treatment Based on Interlock Performance: Evidence for Effectiveness. *Alcoholism, clinical and experimental research*
- Wold, K. (2016 November 29) Drink driving in Norway – Latest updates on alcolocks. Presentation at SMART policies for tackling drink driving (ETSC). Zugriff am 02.04.2018. Verfügbar unter <https://etsc.eu/wp-content/uploads/Alcohol-Interlock-update-in-Norway-Norwegian-Public-Road-Administration.pdf>
- Wölke, B. (2011) Mit null Promille durch Europa. *Drägerheft* (388), 21–23. Verfügbar unter <https://www.draeger.com/Corporate/Content/draegerheft-388.pdf>

Anschrift für die Verfasser

Dr. Joachim Seidl
AFN Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung e.V.
Melanchthonstr. 7
01099 Dresden
E-Mail: seidl@afn.de