

Alkoholwegfahrsperrren aus Sicht der Betroffenen

Chaloupka-Risser, C., Schützhofer, B. & Strobl-Unterweger, C.

*Wien-Graz
im Februar
2015*

Rückfragehinweis und Kontakt

Dr. Christine Chaloupka-Risser

Factum OG

Danhausergasse 6, 1040 Wien

Tel.: +43 1 5041546

Email: christine.chaloupka@factum.at

www.factum.at

Mag. Bettina Schützhofer

Sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH

Schottenfeldgasse 28/8, 1070 Wien

Tel.: +43 1 9575038

Email: b.schuetzhofer@sicherunterwegs.at

www.sicherunterwegs.at

Mag. Carola Strobl-Unterweger

Führerschein. In Guten Händen bei Test und Nachschulung. Strobl, Gfrerer & Strauß GmbH

Radetzkystraße 1, 8010 Graz

Tel.: +43 316 82 91 00

Email: office@strobl-unterweger.at

www.strobl-unterweger.at

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
2	Was ist das Neue an der vorliegenden Studie?.....	4
3	Stichprobenbeschreibung	5
4	Ergebnisse.....	7
4.1	Bedenken zum Alkolock – Gefühl der Scham.....	7
4.2	Datenschutz.....	8
4.3	Für welche LenkerInnen werden Alkolocks als sinnvoll erachtet.....	9
4.4	Einstellungs- und Verhaltensänderung durch Nachschulung oder Alkolock	10
4.4.1	Veränderungen im Umgang mit Alkohol.....	10
4.4.2	Einstellungsveränderung durch den Einbau von Alkolockgeräten.....	11
4.4.3	Tatsächlich erfolgte Veränderung durch den Besuch der Nachschulung	12
4.5	Verfügbarkeit von Pkws.....	13
4.6	Häufigkeit und Zweck von Schwarzfahrten.....	14
5	Zusammenfassung.....	16
6	Was ist eine Nachschulung?.....	19
7	Blitzlichter aus Deutschland und der Schweiz.....	20
7.1	Deutschland.....	20
7.2	Schweiz	21
8	Ausgewählte Literatur	23
9	Abbildungsverzeichnis.....	25

1 Einleitung

International wird seit mehr als 20 Jahren intensiv rund um die Potentiale von Alkohol-Wegfahrsperrern – kurz Alkolock – geforscht. Die Erkenntnisse bezüglich dessen Einsatzmöglichkeiten sind vielfältig, u.a. aufgrund der unterschiedlichen rechtlichen Rahmenbedingungen in den jeweiligen Ländern, in denen diesbezügliche Untersuchungen stattfanden. So wurde auch in Österreich kürzlich vom Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) ein Projekt „Alkohol-Wegfahrsperrere als Qualitätssicherung“ durchgeführt. Der Grundgedanke zielt darauf ab, Personen, die wegen Alkohol am Steuer einen Führerscheinentzug haben, eine Alternative anzubieten, u.a. hinsichtlich der möglichen Verkürzung der Entzugsdauer. Statt dem Entzug der Lenkberechtigung (oder eines Teils der Entzugsdauer) könnten sich die Lenker freiwillig dazu entscheiden, in ihren Pkw ein Alkolockgerät einbauen zu lassen. Das Auto ist nur dann in Betrieb zu nehmen – bzw. im Betrieb während der Fahrt zu halten –, wenn der Alkotest, direkt im Fahrzeug durchgeführt, keine Alkoholisierung anzeigt, auch nicht nach einer wiederholten Blasaktion während der Fahrt. Genaueres über die begleitenden Umstände zu dieser „Alternative“ zum Führerscheinentzug ist derzeit in Österreich noch nicht ausdiskutiert.

Die Möglichkeit der Alkoholwegfahrsperrere ist, präventiv gesehen, für BerufskraftfahrerInnen, Schülertransporte oder Bustransporte aus verkehrpsychologischer Sicht eine sehr sinnvolle Maßnahme. Damit ist es z.B. dem/der BuslenkerIn nur möglich, nüchtern seine/ihre Arbeit zu verrichten. Geht es aber um die Zielgruppe der „privaten AutonutzerInnen“, so muss die Sachlage aus verkehrpsychologischer Sicht differenzierter betrachtet werden:

In den später noch dargestellten Studien (u.a. Nickel & Schubert 2012 oder Hauser, Merz, Pauls, Schnabel, Aydeniz, Blume, Bogus, Nietzsche, Stengl-Herrmann & Klipp, 2014) kam man nämlich mehrheitlich zum folgenden Schluss: das bloße Einbauen einer Alkoholwegfahrsperrere, auch über mehrere Monate hinweg, verändert nichts Prinzipielles an den Trinkgewohnheiten der LenkerInnen. Als Konsequenz wurde nach dem Ausbau des Alkolock mehrheitlich ein erneutes Trink-Fahr-Delikt seitens der AlkolocklenkerInnen gesetzt – ausgenommen bei jenen, die sich zusätzlich auch über einen längeren Zeitraum durchführten, von einschlägig geschulten PsychologInnen geleiteten Verhaltensmodifikationskursen unterzogen. Internationale Forschungsergebnisse weisen darauf hin, dass die Nutzung von atemalkoholgesteuerten Wegfahrsperrern in Kombination mit rehabilitativen Maßnahmen zu einer deutlichen Reduktion des Rückfälligkeitsrisikos von Trunkenheitsfahrern beiträgt.

2 Was ist das Neue an der vorliegenden Studie?

Da bei üblichen Befragungen der Bevölkerung hinsichtlich deren Einstellung und möglichen Bedenken gegenüber Alkolock davon ausgegangen werden kann, dass nur ein geringer Teil selbst schon einmal mit einer einschlägigen Rehabilitationsmaßnahme, geschweige denn mit Alkolock direkt Erfahrungen gesammelt hat, erscheint es wichtig, Aussagen sozusagen „aus erster Hand“ zu bekommen. Um somit die Einstellung zum Alkolockssystem direkt von VerkehrsteilnehmerInnen zu erfahren, die sich selbst einer Rehabilitationsmaßnahme unterziehen mussten, haben mehrere verkehrspsychologisch tätige Institute die betroffene Zielgruppe befragt. Vom Juni bis Dezember 2014 wurden in ganz Österreich LenkerInnen, denen ihr Führerschein wegen Alkohol am Steuer entzogen wurde, zum Thema Alkolock befragt, nachdem sie eine behördlich angeordnete Nachschulung nach FSG-NV absolviert hatten.

Teilnehmende Institute waren **„Führerschein. In Guten Händen bei Test und Nachschulung, GmbH“** (Mag. Strobl-Unterweger), **„Gute Fahrt“** (Mag. Schrader), **„Infar“** (Dr. Chaloupka-Risser, Mag. Schrank), **„Go & Drive“** (Dr. Ecker) und die **„sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Nachschulungen GmbH“** (Mag. Schützhofer).

Im Folgenden werden neben der Darstellung der Gesamtstichprobe die Ergebnisse der Befragung dargestellt.

3 Stichprobenbeschreibung

- Stichprobengröße: N = 324 NachschulungsteilnehmerInnen
- Alter: Durchschnitt= 39,9 Jahre (Min.: 16 Jahre, Max.: 74 Jahre, Median: 41,00 Jahre)
- Geschlecht: Männlich: 87,7 %, Weiblich: 12,3 %
- Ausbildung:
 - Pflichtschulabschluss: 13,4 %
 - Lehrabschluss: 65,9 %
 - Maturaabschluss: 13,4 %
 - Studienabschluss: 7,2 %

Die Geschlechter- und Altersverteilung entspricht der üblichen Verteilung in den Nachschulungskursen (vgl. z.B.: Bukasa, Klipp, Braun, Panosch, Wenninger, Boets, Meesmann, Ponocny-Seliger & Assailly, 2008). Dies betrifft auch die Ausbildung (vgl. z.B. Schickhofer, 2003).

Vertretene Bundesländer: Wien, Niederösterreich, Steiermark, Kärnten, Oberösterreich und Burgenland

Für einen Großteil der TeilnehmerInnen (über 62 % = 203 Tn) war es der erste Entzug der Lenkberechtigung.

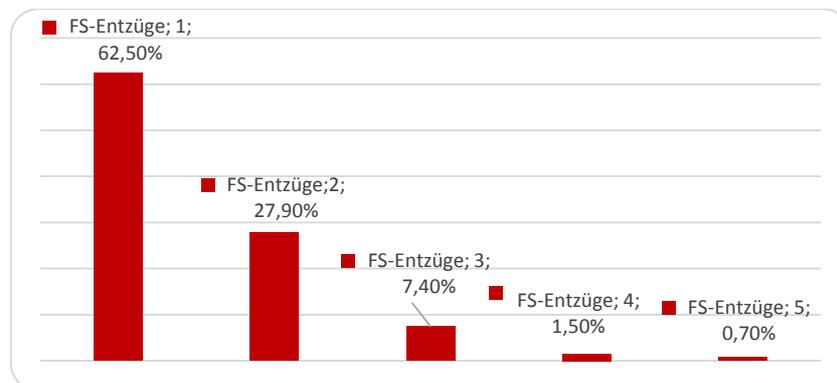


Abbildung 1: Angaben zur Anzahl der bisherigen Führerscheinentzüge (n=324)

Alkoholwegfahrsperrn aus Sicht der Betroffenen

Der Alkoholisierungsgrad des aktuellen Deliktes lag bei 39,3 % (= 127 Tn) bei über 1,2 Promille BAK¹ und bei 41,9 % (= 136 Tn) bei über 1,6 Promille BAK.

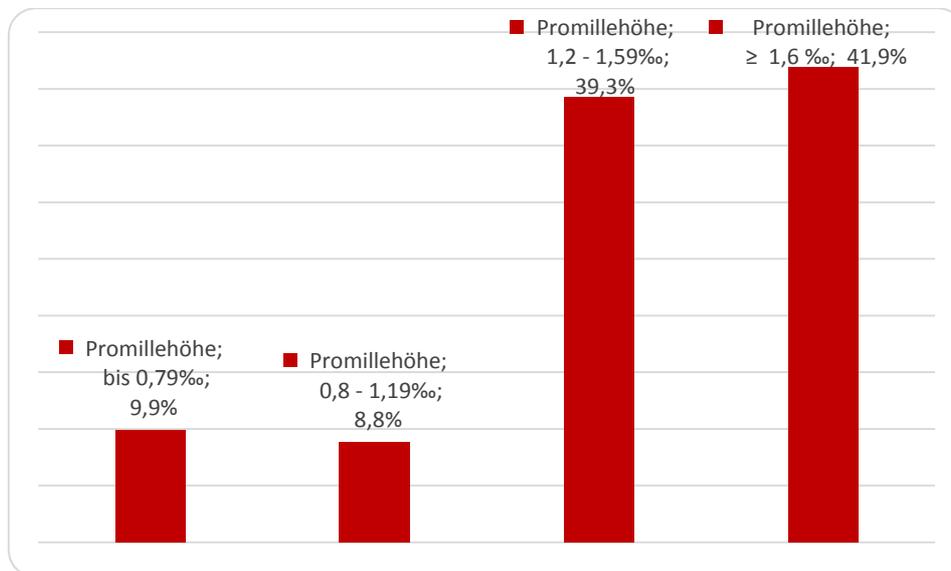


Abbildung 2: Angaben zur Promillehöhe des aktuellen Deliktes (n=324)

Die Tatsache, dass sich unter den KursteilnehmerInnen auch solche befanden, die unter 1,2 Promille BAK bei der Anhaltung aufwiesen, kommt dadurch zustande, dass es sich hier auch um WiederholungstäterInnen handelte, die keine TeilnehmerInnen eines Verkehrscoachings waren oder solche, die ProbeführerscheinbesitzerInnen waren (hier hat nach FSG ab einem Alkoholisierungsgrad von 0,1 Promille BAK eine Nachschulung zu erfolgen).

¹ BAK = Blutalkoholkonzentration

4 Ergebnisse

4.1 Bedenken zum Alkolock – Gefühl der Scham

In bisherigen Studien zum Alkolock wurde noch nie die Situation mitberücksichtigt, wie sich wohl ein aktiver Nutzer/eine aktive Nutzerin des Alkolocksystems fühlen mag, der/die in aller Öffentlichkeit in den Alkomaten hineinblasen muss. Dieser Frage sollte in vorliegender Studie nachgegangen werden, indem der emotionale Faktor mit einbezogen wurde. Lediglich in Schweden wurde von Forward et al (2007) mit einer kleinen Stichprobe (n=11) von teilnehmenden Personen eines Rehabilitationskurses (Rattfällan – The Steering Wheel Trap) ein ausführliches in-depth – Gespräch geführt, wo die Beteiligten Bedenken äußerten hinsichtlich der Außenwirkung, verbunden mit einer Art Schamgefühl in der Öffentlichkeit.

Rund der Hälfte der Befragten, nämlich **54,9 %** (= 178 Tn) der NachschulungsteilnehmerInnen wäre es **peinlich**, wenn sie von Nachbarn, KollegInnen oder FreundInnen dabei beobachtet würden, wie sie vor Wegfahrt in einen Alkomaten blasen müssten.

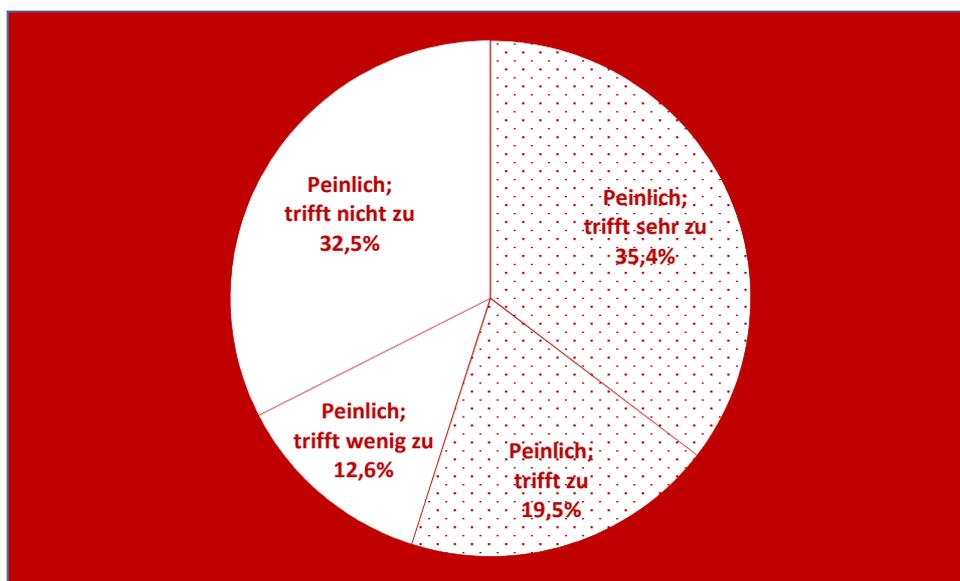


Abbildung 3: Angaben bzgl. Peinlichkeit der öffentlichen Nutzung eines Alkolocks (n= 324)

4.2 Datenschutz

Auch scheint für die potentiellen Alkolock-AnwärterInnen die Frage des Datenschutzes noch nicht ausreichend geklärt bzw. noch nicht deutlich genug vermittelt. Wem werden die Daten zugespielt, wer bekommt aller über den Ausgang sämtlicher Messwerte eine Information – wie lange und wo werden diese Daten gespeichert etc.?

56,4 % (= 183 Tn) haben Bedenken hinsichtlich des Einbaus einer Alkoholwegfahrsperrre bezüglich ihres **Datenschutzes**.

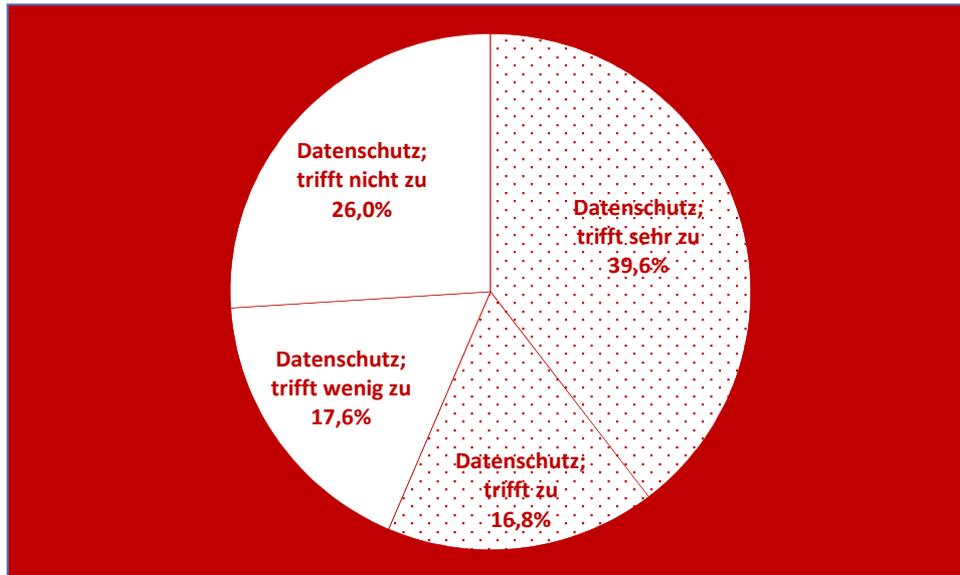


Abbildung 4: Angaben bzgl. Bedenken hinsichtlich des Datenschutzes beim Einbau eines Alkolocks (n= 324)

4.3 Für welche LenkerInnen werden Alkolocks als sinnvoll erachtet

Auf diese Frage konnten die KursteilnehmerInnen mehrere Antworten geben, wodurch sich die über 100%-Rate erklären lässt. Offensichtlich wird es vorrangig für BerufskraftfahrerInnen als präventive Maßnahme gesehen. Nur ein Viertel der befragten 324 alkoholauffälligen LenkerInnen erachtet die Maßnahme für alkoholauffällige KraftfahrerInnen als sinnvoll.

- BerufskraftfahrerInnen (87,7 %)
- BuslenkerInnen (88,4%)
- TaxilenkerInnen (88,2 %)
- alkoholauffälligen KraftfahrerInnen (25,2 %)

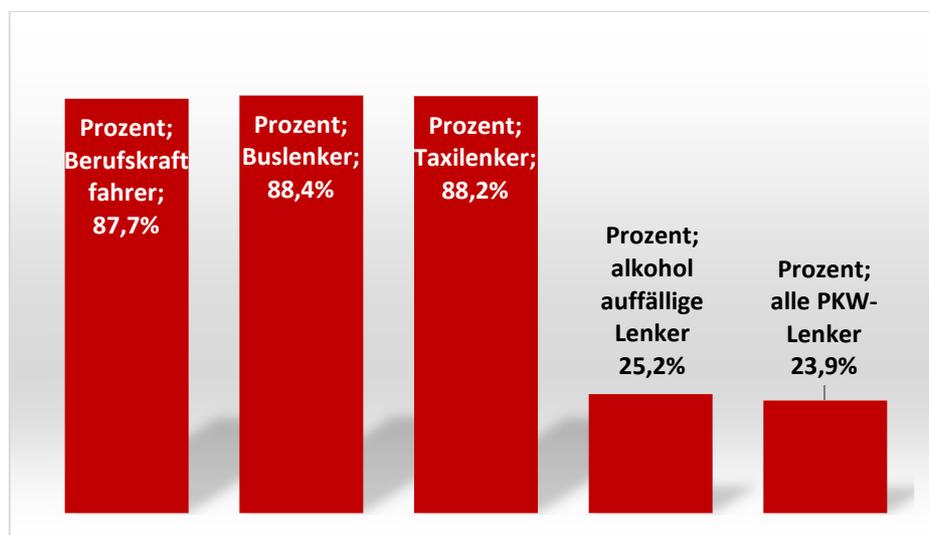


Abbildung 5: Angaben zum sinnvollen Einsatz der Alkolocks (n=324; Mehrfachnennungen möglich)

Nur 23,9 % (= 77 Tn) halten es für sehr sinnvoll, Alkoholwegfahrsperrn bei allen PKWs einbauen zu lassen. Dies widerspricht einigen in den Medien kolportierten Meinungen u.a. von Lobbyorganisationen der AutofahrerInnen.

4.4 Einstellungs- und Verhaltensänderung durch Nachschulung oder Alkolock

4.4.1 Veränderungen im Umgang mit Alkohol

Die TeilnehmerInnen wurden befragt, ob sie eher durch den Besuch einer Nachschulung oder durch den Einbau eines Alkolocks ihren Umgang mit Alkohol im Straßenverkehr überdenken würden.

72,5 % (= 235 Tn) der Befragten geben an, dass die **Nachschulung**, im Vergleich zu Alkoholwegfahrsperrren sie dazu bewegen würde, ihren Umgang mit Alkohol im Straßenverkehr zu überdenken. Nur **27,5 %** (= 89 Tn) glauben, dass dies durch Alkolocks erreicht werden könnte.

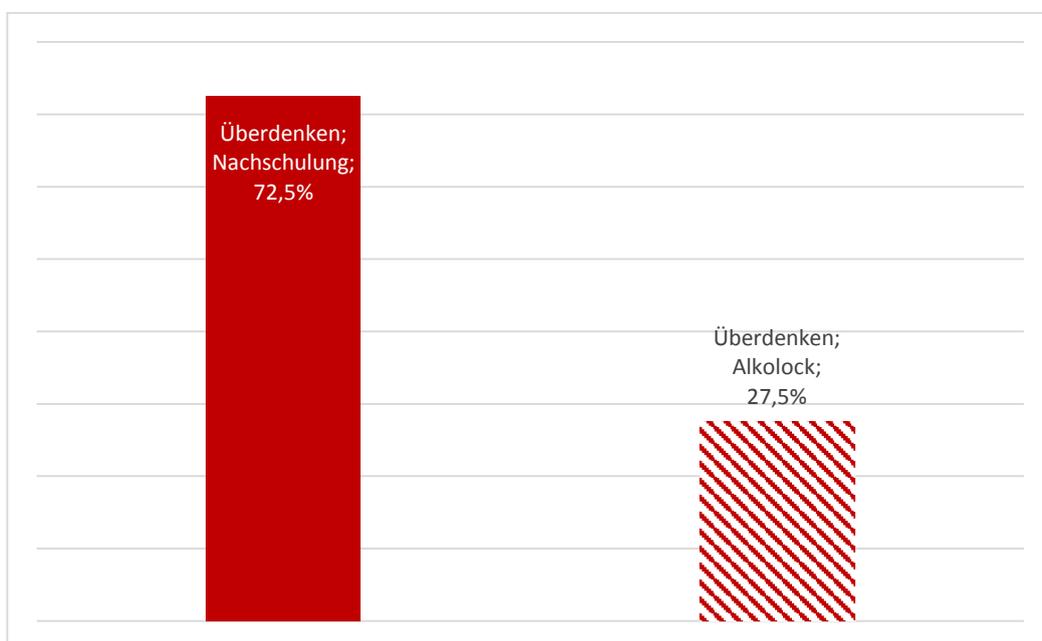


Abbildung 6: Angaben bzgl. der Motivation seinen Umgang mit Alkohol am Steuer zu überdenken (n= 324)

4.4.2 Einstellungsveränderung durch den Einbau von Alkolockgeräten

42 % (= 136 Tn) geben an, dass sie der Einbau von Alkoholwegfahrsperrn dazu bewegen würde, ihren Alkoholkonsum reduzieren.

38,3 % (= 124 Tn) meinen, dass sie durch den Einbau von Alkoholwegfahrsperrn ihre Trink-Fahrstrategien überdenken würden.

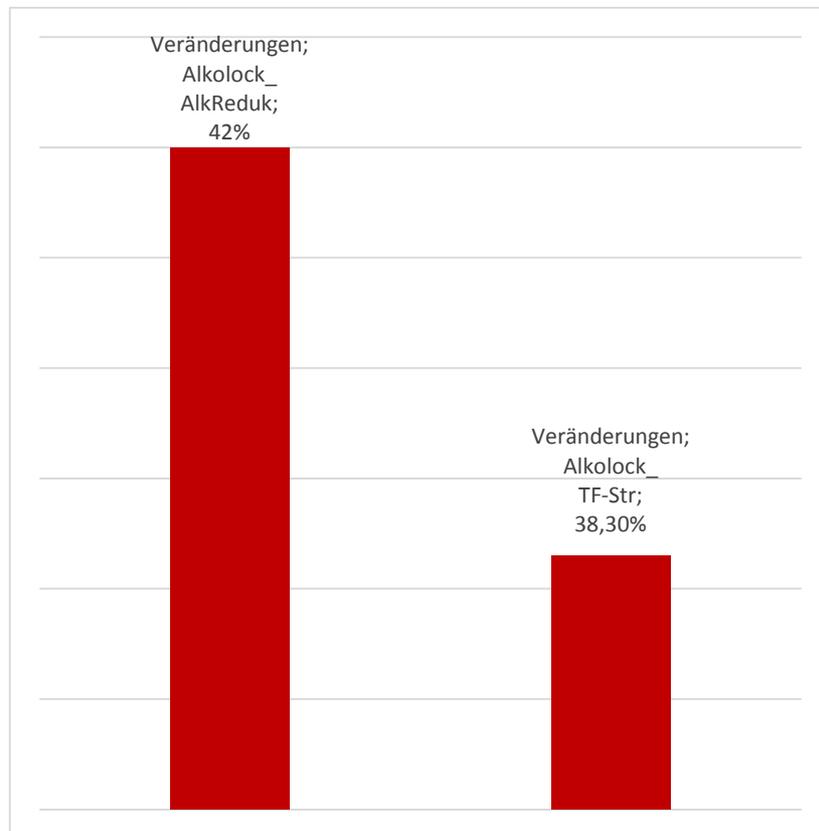


Abbildung 7: Einstellungsänderung

4.4.3 Tatsächlich erfolgte Veränderung durch den Besuch der Nachschulung

- Reduktion des Alkoholkonsums

Bei **86,9 % (= 282 Tn)** habe die Nachschulung bewirkt, dass die TeilnehmerInnen ihren Alkoholkonsum reduziert haben.

- Neue Trink-Fahr-Strategien

92,3 % (= 299 Tn) geben an, im Rahmen der Nachschulung mit verkehrspsychologischer Unterstützung neue Trink-Fahr-Strategien entwickelt zu haben.

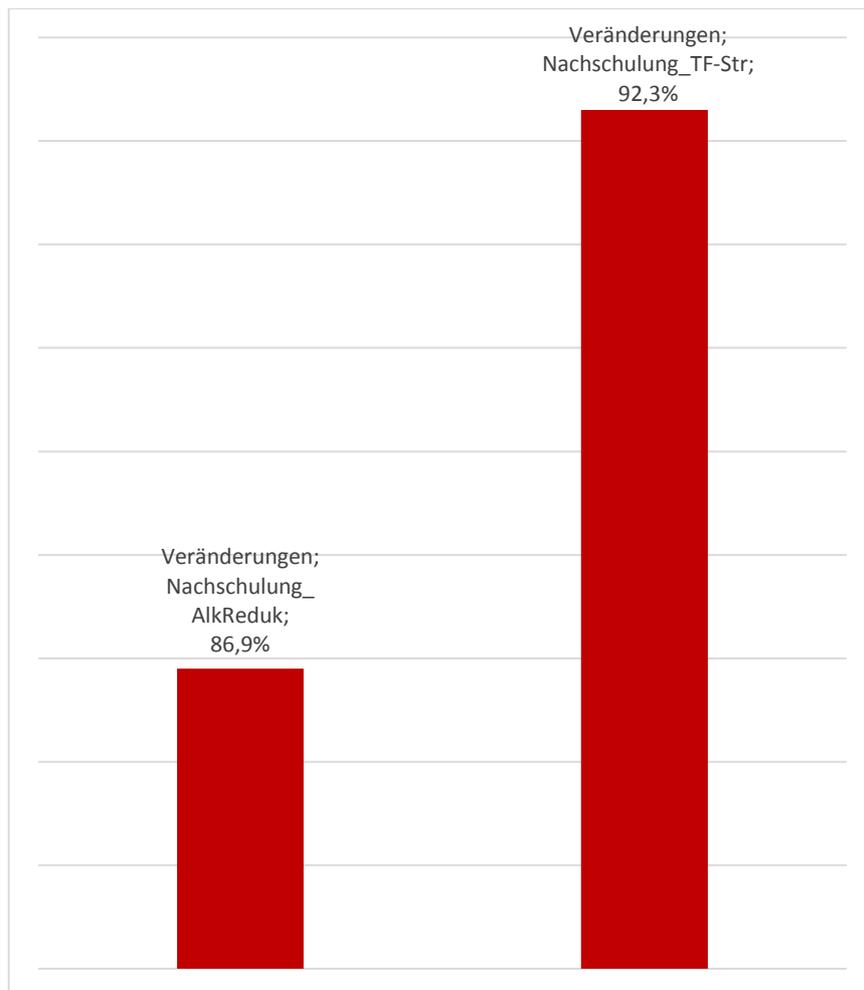


Abbildung 8: Angaben zu tatsächlichen Veränderungen durch Nachschulungskurse (n=324)

4.5 Verfügbarkeit von Pkws

Da ein Alkolockgerät aktuell ja nur für bestimmte LenkerInnen gedacht ist und davon ausgegangen zu werden scheint, dass die davon betroffenen LenkerInnen immer mit demselben Fahrzeug unterwegs sind, erschien es interessant zu erfahren, wie viele der LenkerInnen, die sich den Rehabilitationskursen aktuell unterzogen hatten, Zugang zu mehreren Fahrzeugen hatten. Damit war aber auch der Schluss zu ziehen, dass diese Fahrzeuge auch von anderen Familienmitgliedern oder Personen des Freundeskreises gelenkt werden.

Im Durchschnitt nutzen die Befragten rund **drei Pkws**. Die Abbildung zeigt, welche Fahrzeuge ihnen regelmäßig zur Verfügung stehen, die sie auch regelmäßig nutzen.

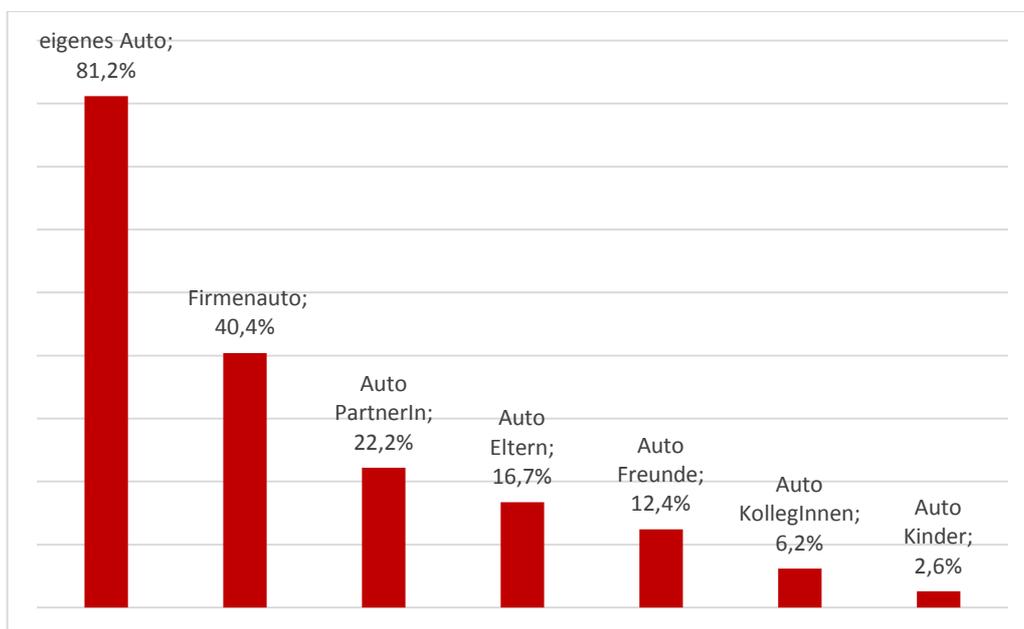


Abbildung 9: Angaben zur Fahrzeugnutzung (n=324; Mehrfachnennungen möglich)

4.6 Häufigkeit und Zweck von Schwarzfahrten

Auf die Frage, ob sie in der Zeit ihres Führerscheintzuges bisher ohne gültige Lenkberechtigung gefahren seien, gaben **8,1 %** (= 26 Tn) der befragten NachschulungsteilnehmerInnen an, bereits **ohne gültige Lenkberechtigung** gefahren zu sein. Die überwiegende Mehrheit (91,9 % = 298 Tn) hält sich jedoch an den verordneten Führerscheintzug und fährt nicht.

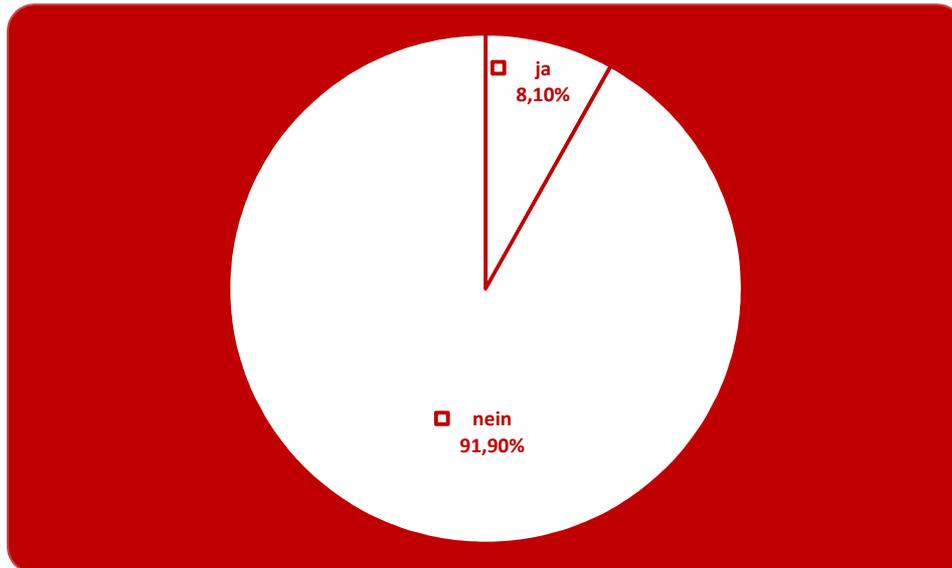


Abbildung 10: Angaben zu bisherigen Schwarzfahrten (n=324)

Von diesen **8,1 %** (= 26 Tn) geben mehr als ein Fünftel (**22,6 %** = 6 Tn) an, **regelmäßig** ein Fahrzeug zu nutzen, wobei die Fahrten **überwiegend** aus **privaten** Gründen durchgeführt wurden. Das heißt, man kann davon ausgehen, dass dies eine kleine Gruppe von Personen ist, die ein vermindertes Normenbewusstsein besitzt. Denn nicht die berufliche Notwendigkeit zwingt sie, mit dem Pkw zu fahren, sondern sie widersetzen sich in erster Linie aus privaten Gründen dem gesetzlich verordneten Führerscheintzug.

Alkoholwegfahrsperren aus Sicht der Betroffenen

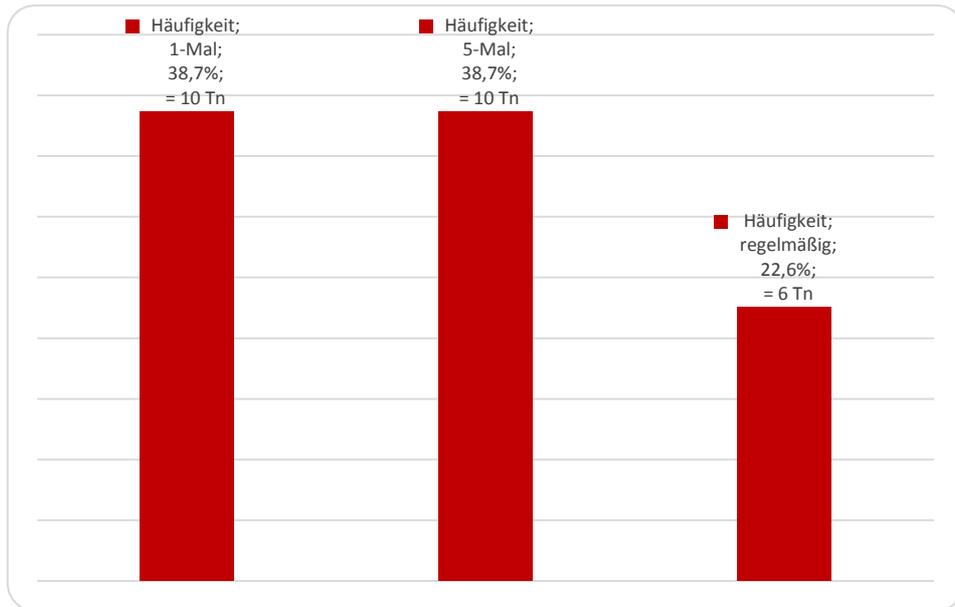


Abbildung 11: Angaben zur Häufigkeit der Schwarzfahrten (n=26)

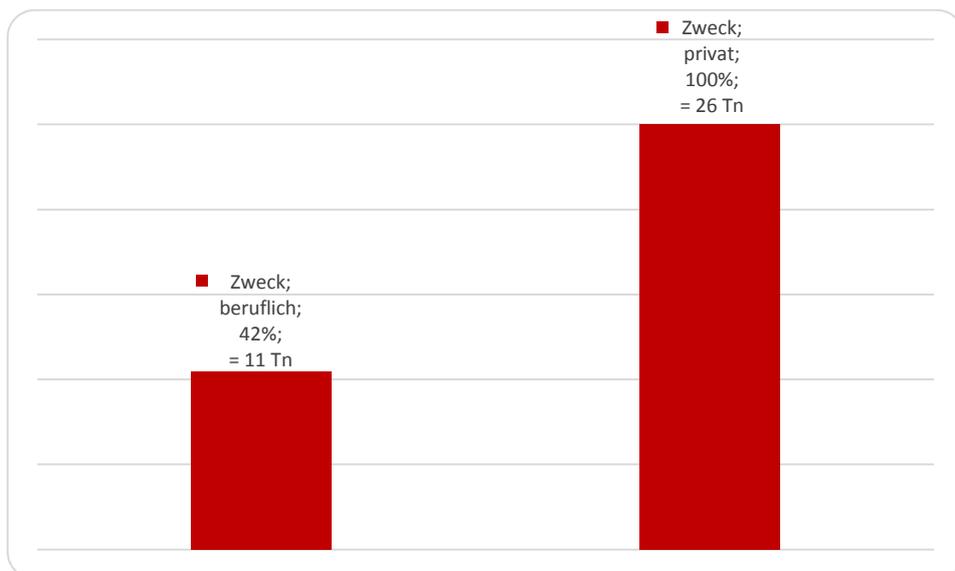


Abbildung 12: Angaben zum Zweck der Schwarzfahrten (n=26; Mehrfachnennungen möglich)

5 Zusammenfassung

Alkoholwegfahrsperrren werden bereits in einigen Ländern genutzt. Deshalb gibt es auch bereits Erfahrungen im Umgang damit.

Wozu nun die Diskussion von Rehabilitationsmaßnahmen und/oder toxikologische Kontrolle des Alkoholkonsums? Ein Alkohol-Interlockgerät verhindert ja sowieso das alkoholisierte Lenken, könnte man sagen. Diese Einstellung lässt jedoch auf ein sehr kurzfristiges, wenig ganzheitliches Denken in der Verkehrssicherheitsarbeit schließen.

Einen nachhaltigen Erfolg der Intervention durch das Alkohol-Interlockgerät könnte man nur dann konstatieren, wenn weitere Trunkenheitsfahrten nach dem Ausbau des Alkohol-Interlockgerätes nicht mehr erfolgen. Hier kommen aber Marques et al (2003), Klipp (2009), Nickel & Schubert (2012) sowie Hauser et al (2014) zu der folgenden Erkenntnis: Es braucht noch eine zusätzliche psychologische Intervention, denn der Effekt von Alkohol-Interlock (einem Gerät, das gleichzusetzen ist mit „klassischer“ Strafe wie Inhaftierung oder Bußgeld) erscheint ohne zusätzliche psychologische Intervention eingeschränkt, siehe Marques & Voas (2012):

„An interlock program is not a therapeutic behavioural change program. DUI offenders may drink more strategically to avoid interlock lockouts, but they do not drink less. Accordingly, monitoring authorities that want abstinence could make better use of the interlock period, while drinking is held somewhat in check. A Texan study showed interlock participants under court order were amenable to a motivational intervention in which counsellors use and discuss the interlock BrAC data.

Harm reduction is also an option, preserving the behavioral accommodation to the interlock (reduced drinking and driving) without targeting drinking directly. What do interlock users do differently to avoid BrAC lockouts? Little is known about their coping methods but with drinking and driving both unchanged, offenders are making changes that avoid limiting either. A study of those adjustments might help us develop interventions.”

Der wichtigste positive Effekt von Alkolocks wäre das Kriterium der langfristigen Veränderung, d.h. inwieweit LenkerInnen auch nach dem Ausbau der Alkoholwegfahrsperrren das Fahrzeug nur nüchtern nutzen. Nach einem Bericht der EU verliert sich allerdings bei den meisten Programmen dieser günstige Effekt des Trennens von Trinken und Fahren nach dem Ausbau des Gerätes (Bax, Kärki, Evers, Bernhoft & Mathijssen, 2001). Daher wird von dieser EU-Gruppe empfohlen, dass im Falle des Einsatzes von Alkoholwegfahrsperrren sie nur in Kombination mit Rehabilitationsprogrammen durchzuführen sind, damit tatsächlich langfristig alkoholisierte Autofahrten verhindert werden. Damit dieses Ziel erreicht wird, ist der Umgang mit Alkohol grundsätzlich zu verändern. In Österreich passiert diese Einstellungs- und Verhaltensänderung durch die gesetzliche Implementierung der Nachschulungsmaßnahmen.

Die Evaluationsstudien zu den Nachschulungen belegen eindrucksvoll, dass sich die Rückfallwahrscheinlichkeit nach erfolgter Nachschulung auch in der Legalbewährung halbiert hat (siehe international z.B. das EU-Projekt DRUID, Bukasa et al, 2008). In einer dieser Studien, die in Österreich vom KfV durchgeführt wurde (Schützenhöfer & Krainz, 1999) wurde z.B. belegt, dass drei Jahre nach Absolvierung der Nachschulung 22,7 % rückfällig waren und in der Kontrollgruppe, die keine Nachschulung absolviert habe, waren es 42,2 %.

Auch in der vorliegenden Befragung von 324 NachschulungsteilnehmerInnen geben rund 85% (= 282 Tn) der TeilnehmerInnen an, dass sie durch die absolvierte Nachschulung ihren Alkoholkonsum tatsächlich reduziert haben, und rund 90 % (= 299 Tn) haben sich bereits innerhalb der ca. einmonatigen Nachschulungsdauer neue Trink-Fahr-Strategien erarbeitet. Der ledigliche Einbau von Alkoholwegfahrsperrn würde sie hingegen ihrer Meinung nach dazu eher nicht motivieren.

Es spricht aber aus verkehrspsychologischer Sicht noch ein Punkt gegen den Einsatz von Alkolocks für Privatpersonen: Der Entzug der Lenkberechtigung hat, neben der präventiven Wirkung, noch einen ganz pragmatischen Nutzen; denn erst, wenn Menschen kein Auto zur Verfügung haben, überlegen sie, welche Möglichkeiten ihnen zur Verfügung stehen, ohne Pkw ihre Wege zu erledigen. Viele haben sich nie damit auseinandergesetzt, wie der öffentliche Verkehr zu nutzen ist. Seit dem Erwerb des Führerscheins fahren sie hauptsächlich mit dem eigenen Pkw. Die Hemmschwellen, andere Alternativen zu nutzen, sind unter anderem durch fehlendes Wissen groß. Dieses Wissen eignen sich die Betroffenen dann letztendlich durch die Zwangsmaßnahme des Führerscheinentzugs an. Die Erfahrungen bezüglich der Nutzung des öffentlichen Verkehrs und privater Möglichkeiten ermöglichen es aber unter anderem, neue Trink-Fahr-Strategien zu entwickeln, bei denen das eigene Fahrzeug nicht genutzt wird.

Alkolock – kein Grund, um die berufliche Integration zu erleichtern

Als Gründe für den Einbau von Alkoholwegfahrsperrn wird von der Politik häufig genannt, dass damit Schwarzfahrten verhindert würden und Menschen, dabei unterstützt würden, ihren beruflichen Verpflichtungen nachzukommen. Dieser Meinung liegt die Annahme zu Grunde, dass Schwarzfahrten in erster Linie durchgeführt werden, um beruflich integriert zu bleiben. Unsere Befragung hingegen zeigt, dass SchwarzfahrerInnen in erster Linie zu privaten Zwecken ihr Fahrzeug nutzen und nicht aus beruflichen Gründen. Darüber hinaus ist aus verkehrspsychologischer Sicht anzunehmen, dass SchwarzfahrerInnen ein geringes Normenbewusstsein besitzen, was unter anderem als Erklärung für ihr Verhalten herangezogen werden kann. Es ist deshalb anzunehmen, dass diese Zielgruppe der SchwarzfahrerInnen den Einbau von Alkoholwegfahrsperrn in ihrem Auto dadurch umgehen würde, dass sie andere Fahrzeuge nutzt, die ihr zur Verfügung stehen. Der Einbau einer Alkoholwegfahrsperrn in einen Lkw gewährleistet, dass der Lkw nur mit einem nüchternen Fahrer/einer nüchternen Fahrerin bewegt werden kann. Der Einbau von Alkoholwegfahrsperrn in ein privates Fahrzeug kann nicht gewährleisten, dass der/die AlkolockerIn nicht wieder alkoholisiert im Straßenverkehr unterwegs ist. Denn in der Regel haben Menschen Zugang zu mehreren Fahrzeugen. Laut unserer Befragung sind das im Schnitt drei Pkws (Firmenauto, Auto des Partners, Auto der Eltern,...).

Trotz aller technischen Möglichkeiten in einem Fahrzeug darf nicht vergessen werden, dass es immer noch der Mensch ist, der das Fahrzeug bewegt bzw. der technische Kontrollmöglichkeiten umgeht. Will man deshalb langfristig den Alkohol von den Straßen verbannen, dann kann man nur am Menschen direkt ansetzen.

Alkolock – Begünstigung der Einkommensstärkeren

Ein schaler Beigeschmack besteht bei Einbau von Alkoholwegfahrsperrn durch die hohen Kosten des Einbaus und der Wartung. In erster Linie wird damit einer einkommensstärkeren Schicht die Möglichkeit geschaffen, sich den Führerscheinentzug nach einer alkoholisierten Fahrt zu „ersparen“, um nicht zu sagen sich die weitere Fahrerlaubnis zu erkaufen.

Alkolock – die Öffentlichkeit sieht zu

Nicht zu vergessen ist auch, dass das öffentliche Hineinblasen in einen Alkomaten (beim Abholen der Kinder vor dem Kindergarten oder der Schule, bei der Tankstelle, auf dem Firmenparkplatz vor KollegInnen) von mehr als der Hälfte der Befragten als peinlich angesehen wird. Des Weiteren gibt es bezüglich Alkoholwegfahrsperrn noch zahlreiche derzeit nicht gelöste Datenschutzfragen.

Aus verkehrspsychologischer Sicht und nach Sichtung der Erfahrungen aus anderen Ländern ist der Einbau von Alkoholwegfahrsperrn für BerufskraftfahrerInnen eine äußerst sinnvolle Maßnahme. Für AlkolockInnen lässt sich nach dem aktuellen Stand des Wissens nicht nur kein Vorteil erkennen, sondern es ist ganz klar davon auszugehen, dass wegen des Wegfalles der präventiv-abschreckenden Wirkung eines Führerscheinentzugs die Verkehrssicherheit nicht verbessert wird – es sei denn, die technische Maßnahme wird mit einer eingehenden psychologischen Betreuung von einschlägig ausgebildeten Fachleuten begleitet. Darüberhinaus ist eine Evaluation der Maßnahme über einen längeren Zeitraum, durchgeführt von unabhängigen ExpertInnen, unbedingt nötig.

Kurz zusammengefasst:

- Alkoholwegfahrsperrn wirken solange sie eingebaut sind.
- Ohne begleitende psychologische Maßnahme geht der positive Effekt nach dem Ausbau wieder verloren, weil keine nachhaltige Einstellungs- und Verhaltensänderung erfolgt ist.
- Die Anzahl der Schwarzfahrten innerhalb der vorliegenden Stichprobe von N = 324 liegt bei unter 10 Prozent. Diese Fahrten wurden überwiegend zu privaten Zwecken und **nicht** aus beruflichen Gründen durchgeführt. Das Pro-Alkolock Argument, dem Schwarzfahren aus beruflichen Gründen entgegenzuwirken, hält somit nicht stand.
- Die betroffenen LenkerInnen geben an, dass Ihnen mehrere Fahrzeuge zur Verfügung stehen, die Wegfahrsperrn kann somit leicht umgangen werden.
- Mehr als die Hälfte der betroffenen Befragten gaben Bedenken wegen ihres Datenschutzes an.
- Mehr als der Hälfte der Befragten wäre es auch peinlich, dabei gesehen zu werden, wenn sie beim Start des Wagens in den Alkomaten blasen müssen.

6 Was ist eine Nachschulung?

Eine Nachschulung ist eine verkehrspsychologische Maßnahme zur Einstellungs- und Verhaltensänderung. Das Wesentliche dabei ist die richtige Kombination aus Information und Anleitung zur Selbstreflexion in Bezug auf persönliche Motive sowie das eigene Verhalten. Wichtige Elemente einer nachhaltigen Einstellungs- und Verhaltensänderung sind neben dem Schließen von Wissenslücken die Bewusstmachung des Fehlverhaltens sowie dessen Zusammenhang mit den persönlichen Einstellungen, Unterstützung bei der Selbstreflexionsfähigkeit, Hilfen und Anleitungen bei der Internalisierung von Normen, Entwicklung von individuell angepassten Verhaltensweisen sowie einer realistischen Selbsteinschätzung.

Die Aufgabe des Kursleiters oder der Kursleiterin besteht darin, anhand psychologischer Interventionstechniken und Gesprächsführungsmethoden sowie unter Berücksichtigung gruppenspezifischer Prozesse mit Hilfe von Anleitung zur Selbstreflexion, Einzel- und Gruppenarbeiten, Wissensvermittlung und Diskussion für jeden Teilnehmer und jede Teilnehmerin einen individuell abgestimmten und erarbeiteten Verhaltensplan für eine Verringerung der Rückfallwahrscheinlichkeit zu erarbeiten. Demgemäß zeigen die in zahlreichen nationalen und internationalen Evaluationen erhaltenen wissenschaftlichen Erkenntnisse, dass der Erfolg der Nachschulung auf den im Folgenden angeführten Faktoren beruht (vgl. z.B. Achermann et al, 2007, Bartl et al., 2002 oder Bukasa et al, 2009):

- maßgeschneiderte Kursprogramme für die einzelnen Zielgruppen,
- vielfältiges Angebot therapeutischer Interventionen,
- Anwendung wissenschaftlich fundierter Methoden zur Verhaltens- und Einstellungsänderung,
- hochqualifizierte TrainerInnen,
- umfassende Evaluierungsstudien (Prozess-, Impact- und Output-Evaluation),
- laufende Qualitätssicherung durch regelmäßige Supervision und Intervention.

7 Blitzlichter aus Deutschland und der Schweiz

Was tut sich aktuell forschungs- und gesetzesmäßig in den Nachbarländern?

7.1 Deutschland

a) Bereits 2012 haben Nickel und Schubert eine umfangreiche internationale Literaturstudie (47 Papers im Zeitraum 1992 – 2011!) sowie Bewertung und Versuchsdesignperspektiven hinsichtlich Alkolock herausgegeben.

Ziel und Anspruch dieses Handbuches ist grob gesprochen zweierlei: Einerseits die Leser über den aktuellen Stand der Entwicklung in Sachen Alkohol-Interlock zu informieren. Andererseits sollen anhand eines in Planung befindlichen Projekts, das im Rahmen des deutschen Verwaltungsrechts umgesetzt werden soll, praktische Hinweise auch für andere Projektentwickler gegeben werden. Damit soll deren Projektdurchführung und Evaluation optimiert werden.

Warum kann dies sinnvoll sein? Die Herausgeber haben infolge ihres langjährigen Befassens mit der Materie festgestellt, dass viele inhaltlich vielversprechende Projekte infolge mangelnder umfangreicher interdisziplinären Kooperation und/oder lückenhafter rechtlicher Rahmenbedingungen nicht umgesetzt werden konnten. Somit sollen sowohl wissenschaftlich als auch praktisch arbeitenden Personen auch in Verwaltung und Politik mit dem vorliegenden Werk vielfältige Methoden in einer Art Werkzeugkoffer vorgestellt werden.

Nach einer kurzen zusammenfassenden Darstellung internationaler Studien zur Relevanz unterschiedlicher Alkoholisierungsgrade inklusive Restalkohol für die kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit wird ein geschichtlicher Rückblick zur Entwicklung von Alkoholtestgeräten und im Anschluss daran eine auch für technische Laien gut verständliche Erklärung der Funktionsweise von Alkohol-Interlockgeräten gegeben.

Basis dafür bietet die schon oben genannte umfangreiche internationale Literaturanalyse von 47 Studien, Reviews und theoretischen Überlegungen im Zeitraum 1992 – 2011. Dabei wurden sowohl die europäischen führenden Nationen in Sachen Interlock (Schweden, Niederlande, Finnland) als auch Länder aus Übersee berücksichtigt, und die Auswahl der Journale wurde hinsichtlich ihrer fachlichen Bedeutung ("peer-reviewed") gesichtet. Dies weist nicht nur auf Aktualität sondern auch geschichtliche und wissenschaftliche Relevanz hin und fördert das Verständnis für den Lauf der einschlägigen Entwicklung.

In weiteren Themenblöcken folgen eine ausführliche Darstellung bisheriger Erfahrungen mit Alkohol-Interlocks in Deutschland, sowie gesellschaftliche und rechtliche Rahmenbedingungen für die Forschung. Ausführlich wird dann im Rahmen des aktuellen Modellprojekts ein Überblick über die unterschiedlichen anerkannten psychologischen Interventions- und Rehabilitationsmaßnahmen sowie die Therapie bei alkoholbezogenen Störungen gegeben. Der Leser/die Leserin erhält auch im Kapitel über die mögliche toxikologische Kontrolle des Alkoholkonsums einen gut verständlichen Einblick in Alkoholkonsum- und – missbrauchsmarker in Blut, Harn oder Haaren.

Die Darstellung von Prädiktoren für Rückfallfahrten, Akzeptanz von Alkohol-Interlockgeräten, Einfluss auf den Alkoholkonsum der Betroffenen und generelle Langzeiteffekte dieser Intervention, Begutachtung der Fahreignung und die Besprechung von statistischen Methoden zur Darstellung von Studienergebnissen runden das Handbuch ab.

Da Projekte ohne schon zu Beginn angedachte und möglichst operational dargestellte Evaluierung kaum eine Basis für die Verbesserung, Replizierung und langfristige Implementierung durch einen entsprechenden gesetzlichen Rahmen herstellen, wird im vorliegenden Werk auch auf diesbezügliche Kriterien eingegangen.

b) Ein Großversuch der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) über 2,5 Jahre, an welchem zahlreiche namhafte ExpertInnen, die in den letzten Jahrzehnten auf dem Gebiet der Rehabilitation im Straßenverkehr tätig waren, mitgearbeitet haben, hat 2014 folgende Erkenntnisse gebracht (vgl. Hauser et al, 2014):

Ausgehend von den Erkenntnissen aus internationalen Forschungsergebnissen, die darauf hinweisen, dass die Nutzung von atemalkoholgesteuerten Wegfahrsperren in Kombination mit rehabilitativen Maßnahmen zu einer deutlichen Reduktion des Rückfallrisikos von TrunkenheitsfahrerInnen beiträgt, wurden Kriterien für die Kombination der Maßnahmen Alkolock und Rehabilitation erarbeitet.

Folgerungen des Großversuchs:

Laut Forschungsbericht sind Alkoholwegfahrsperren besonders effektiv, wenn sie nicht als Sanktionsinstrument eingesetzt werden. Stattdessen sollen sie Betroffenen helfen, ihr Trinkverhalten möglichst frühzeitig zu überdenken, um langfristig das Rückfallrisiko zu verringern. Wichtig ist allerdings, dass Betroffene sich nicht allein auf das Gerät verlassen müssen. Zusätzlich zur Alkoholwegfahrsperre ist eine psychologische Betreuung notwendig. Die Ergebnisse dieses Berichtes stellen das weltweit erste Konzept für eine begleitende verkehrspsychologische Rehabilitationsmaßnahme dar, die systematisch die Daten des Datenspeichers für therapeutische Zwecke nutzt. TherapeutInnen wird damit sowohl ein zeitnahes als auch objektives Feedback zum therapeutischen Fortschritt an die Hand gegeben.

7.2 Schweiz

Via sicura, das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes, ist Anfang 2013 mit ersten Maßnahmen gegen RaserInnen (Verbot von Radarwarnungen, Einziehung von Fahrzeugen) gestartet. Seit Januar 2014 gilt auch das faktische Alkoholverbot für FahranfängerInnen. Wer den Führerschein neu erlangt, darf für die Dauer der dreijährigen Probezeit nur absolut nüchtern fahren. Auch Fahrerinnen und Fahrer von Lastwagen und Bussen dürfen fortan nur noch nüchtern hinters Steuer.

Die weiteren Maßnahmen in Zusammenhang mit Alkohol sind (vgl. zB Website des Bundesamtes für Straßenwesen ASTRA):

Alkoholwegfahrsperrern aus Sicht der Betroffenen

- seit Januar 2014: Abklärung der Fahreignung: Wer mit 1,6 oder mehr Promille unterwegs ist, wird obligatorisch einer Fahreignungsuntersuchung durch VerkehrspsychologInnen unterzogen.
- ab 2015: Alkohol-Wegfahrsperrern, welche den Alkoholgehalt in der Atemluft misst: Personen, denen der Führerausweis wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand entzogen wurde, erhalten ihn (*nach einer Therapie und aufgrund günstiger Prognose*) mit der Auflage zurück, während fünf Jahren nur Autos zu lenken, die mit einer Atemalkohol-Wegfahrsperrern versehen sind. Zudem soll ab 2015 die beweissichere Atem-Alkoholkontrolle in der Regel die Blutprobe ersetzen.

8 Ausgewählte Literatur

Achermann, Y., Bächli-Biétry, J. & Siegrist, S. (2007). SUPREME-THEMATIC REPORT REHABILITATION & DIAGNOSTICS. http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_f3_thematic_report_rehabilitation_and_diagnostics.pdf [abgerufen am 30.08.2014].

Bartl, G., Assailly, J.-P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E. & Willmes-Lenz, G. (2002). EU-Project „Andrea“. Analysis of Driver Rehabilitation Programmes. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.

Bax, C., Kärki, O., Evers, C., Bernhoft, I.M. & Mathijssen, R. (2001). Alcohol interlock implementation in the European Union; Feasibility study (Project No. 69.916). Leidschendam, the Netherlands: SWOV.

Bukasa, B., Klipp, S., Braun, E., Panosch, E., Wenninger, U., Boets, S., Meesmann, U., Ponocny-Seliger, E. & Assailly, J.-P. (2008). Good Practice: In-Depth Analysis on Recidivism Reasons & Analysis of Change Process and Components in Driver Rehabilitation Courses. DRUID, 6th Framework Programme, Deliverable D 5.2.1 Revision 2.0. European Commission. Verfügbar unter: http://www.druid-project.eu/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_5_2_1.pdf?blob=publicationFile&v=1 [abgerufen am 20.08.2014].

Bukasa, B., Braun, E., Wenninger, U., Panosch, E., Klipp, S., Boets, S., Meesmann, U., Roesner, S., Kraus, L., Gaitanidou, L., Assailly, J.-P. & Billard, A. (2009). Validation of existing Driver Rehabilitation Measures. DRUID, 6th Framework Programme, Deliverable D 5.2.4 Revision 1.0. European Commission. Verfügbar unter: http://www.druid-project.eu/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_5_2_4.pdf?blob=publicationFile&v=1 [abgerufen am 25.08.2014].

Forward, S., Linderholm, I. & Forsberg, I. (2007). Alkohol i trafik, Djupstudier med personer som fällt för rattfylleri. Traffic safety effects of regulation of compulsory alcolocks for convicted drinkdrivers: A in-depth interview study. VTI Rapport 553 Linköping.

Hauser B., Merz J., Pauls C., Schnabel E., Aydeniz K., Blume I., Bogus M., Nitzsche S., Stengl-Herrmann D. & Klipp S. (2014) Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.). Mensch und Sicherheit Heft M 251. Bergisch Gladbach: Fachverlag NW.

Klipp, S. (2009). Der Einsatz atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperrn in Deutschland: politische und juristische Aspekte sowie Perspektiven der Umsetzung. Blutalkohol, 46/2009, 190-197.

Marques, P. R., Tippetts, A. S. & Voas, R. B. (2003). The alcohol interlock: an underutilized resource for predicting and controlling drunk drivers Traffic injury prevention. 02/2003; 4 Suppl 1:5-11.

Nickel, W.-R. & Schubert, W. (2012). Best Practice Alkohol-Interlock. Erforschung alkoholsensitiver Wegfahrsperrren für alkoholauffällige Kraftfahrer. Literaturstudie, Bewertung und Designperspektiven. Bonn: Kirschbaum Verlag.

Schickhofer, E. (2003). Die Evaluierung von Nachschulungskursen für alkoholauffällige Verkehrsteilnehmer: Kompetenz- und Kontrollüberzeugungen. Unveröffentlichte Diplomarbeit, Universität Wien.

Schützenhöfer, A. & Krainz, D. (1999). Auswirkungen von Driver Improvement Maßnahmen auf die Legalbewährung. Zeitschrift für Verkehrsrecht, 4, 138-143.

<http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/index.html?lang=de>
[abgerufen am 17.02.2015].

9 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Angaben zur Anzahl der bisherigen Führerscheinentzüge	5
Abbildung 2: Angaben zur Promillehöhe des aktuellen Deliktes	6
Abbildung 3: Angaben bzgl. Peinlichkeit der öffentlichen Nutzung eines Alkolocks	7
Abbildung 4: Angaben bzgl. Bedenken hinsichtlich des Datenschutzes beim Einbau eines Alkolocks ..	8
Abbildung 5: Angaben zum sinnvollen Einsatz der Alkolocks	9
Abbildung 6: Angaben bzgl. der Motivation seinen Umgang mit Alkohol am Steuer zu überdenken .	10
Abbildung 7: Einstellungsänderung.....	11
Abbildung 8: Angaben zu tatsächlichen Veränderungen durch Nachschulungskurse	12
Abbildung 9: Angaben zur Fahrzeugnutzung	13
Abbildung 10: Angaben zu bisherigen Schwarzfahrten	14
Abbildung 11: Angaben zur Häufigkeit der Schwarzfahrten	15
Abbildung 12: Angaben zum Zweck der Schwarzfahrten.....	15