

Evaluierung Alternatives Bewährungssystem mittels Alkoholwegfahrsperre

Band 087



Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Inhaltliche Erarbeitung:

Projektverantwortlicher Autorinnen und Autoren:

Mag. Dr. Michael Gatscha – Neurotraffic KG

Mag. Claudia Grand – Neurotraffic KG

Wien, 2022

Erstveröffentlichung: Mai, 2022. Band 087

Projektnummer: 200.013

Autorinnen und Autoren:

Mag. Dr. Michael Gatscha

Mag. Claudia Grand

Schriftenleitung: Dipl.-Ing. Alexander Nowotny

Fotonachweis Cover: BMVIT/Zinner

Erklärung der Schriftenleitung:

Die in diesem Band enthaltenen Aussagen müssen nicht notwendigerweise mit denen des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie übereinstimmen. Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der Grenzen des Urheberrechts ist ohne Zustimmung des Herausgebers unzulässig. Finanziert aus Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, im Rahmen der 6. VSF-Ausschreibung „schwer – Verkehr – sicher!“.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an road.safety@bmk.gv.at.

Inhalt

1 Zusammenfassung.....	4
2 Kurzdarstellung der rechtlichen Grundlagen	5
2.1 Teilnahmevoraussetzungen am ABS.....	6
2.2 Ablauf des ABS	6
3 Aufwanderhebung Behörde und umsetzender ABS-Stelle	8
3.1 Ergebnisse Behörde	8
3.2 Ergebnisse umsetzende ABS-Stelle.....	9
4 Internationaler Vergleich	10
4.1 Belgien	11
4.2 Dänemark.....	12
4.3 Finnland	13
4.4 Frankreich	14
4.5 Niederlande	15
4.6 Polen	16
4.7 Schweden.....	17
4.8 Litauen	18
4.9 Zusammenfassung internationaler Vergleich.....	18
5 Teilnahmestatistiken	20
6 Ergebnisse Fragebögen	22
6.1 Ergebnisse Fragebogen für Mentor:innen.....	22
6.2 Ergebnisse Fragebogen für ABS-Teilnehmer:innen.....	23
6.3 Ergebnisse Fragebogen für Nicht-Teilnehmer:innen.....	26
7 Rückfallquoten und Unfälle	27
8 Analyse im Hinblick auf Aufwand und Nutzen	28
8.1 Aufwände und Kosten für die Teilnahme	29
8.2 Nutzen der Maßnahme.....	29
9 Maßnahmenempfehlungen	32
9.1 Empfehlungen hinsichtlich legislativer Änderungen	32
9.2 Empfehlungen hinsichtlich praktischer Umsetzung	33
9.3 Bewertung der Empfehlungen.....	33
Literaturverzeichnis	36

1 Zusammenfassung

Am 1. September 2017 trat die Verordnung des Alternative Bewährungssystem (ABS) in Form eines Pilotprojekts – befristet auf fünf Jahre – für Personen in Kraft, welchen die Lenkberechtigung aufgrund eines Alkoholdelikts für mindestens vier Monate entzogen wurde. Durch den Einbau einer Alkoholwegfahrsperr (,,Alkolock“ oder „Alkohol-Interlock“) wurde für Lenker:innen mit der Führerscheinklasse B (und BE) die Möglichkeit geschaffen, die Lenkberechtigung früher zurückzuerhalten. Die Verordnung sieht vor, dass frühestens nach der Hälfte der behördlich angeordneten Entziehungsdauer die restliche Zeit durch die freiwillige Teilnahme am ABS ersetzt werden kann. Für den Zeitraum der doppelten restlichen Entziehungsdauer (mindestens aber sechs Monate) dürfen nur Fahrzeuge mit Alkolock-Gerät gelenkt werden, zusätzlich müssen die Teilnehmer:innen in zweimonatigen Abständen sog. „Mentoringgespräche“ besuchen. Durch diese Maßnahmen sollen einerseits Fahrten unter Alkoholeinfluss, sog. „Schwarzfahrten“ verhindert werden, andererseits sollen damit verbundene gesellschaftliche Risiken, wie etwa der Verlust des Arbeitsplatzes, minimiert werden.

Das BMK veranlasste eine Evaluationsstudie, die Erhebungen und Analysen auf mehreren Ebenen beinhaltete. Die Betrachtung der Teilnehmerzahlen legt nahe, dass diese Maßnahme von nur etwas mehr als einem Prozent (1,25%) aller Personen gewählt wurde, die seit Einführung der Maßnahme grundsätzlich zur Programmteilnahme berechtigt gewesen wären. Das schwache Interesse dürfte zum einen an dem geringen Bekanntheitsgrad der Maßnahme begründet sein, zum anderen an den mit der Programmteilnahme verbundenen Kosten und zeitlichen Aufwänden. Jene Personen, die am ABS teilnehmen bzw. teilgenommen haben, waren mit der Maßnahme großteils zufrieden, auch dürfte es gelungen sein, die Ziele der Maßnahme zu erreichen, i.e. illegale Fahrten zu verhindern und das Arbeitsverhältnis aufrecht zu erhalten. Grundsätzlich kann empfohlen werden, die Maßnahme beizubehalten, obgleich sich Verbesserungspotential v.a. hinsichtlich Sichtbarkeit und Vereinfachung von Teilnahmeaspekten ergeben. Empfehlungen zur Optimierung legislativer Rahmenbedingungen sowie hinsichtlich der praktischen Umsetzung des ABS wurden aufgezeigt, um Effizienz und Effektivität der Maßnahme zu erhöhen.

2 Kurzdarstellung der rechtlichen Grundlagen

Das übergeordnete Ziel des Alternativen Bewährungssystems (kurz „ABS“) lag in der Schaffung einer Alternative zu einem Teil des Entzuges der Lenkberechtigung von mindestens vier Monaten in Form des Einsatzes einer Alkohol-Zündschlossperre, auch „Alkolock“, „Alkohol-Interlock“ oder „Alkohol-Wegfahrsperre“ genannt. Diese Einrichtung ist die technische Verbindung eines Gerätes zur Bestimmung des Atemalkoholgehalts mit einer Wegfahrsperre. Der Zweck dieses Instruments liegt im Unterbinden der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs über einem Grenzwert der Alkoholkonzentration in der Atemluft. Das Starten des Fahrzeuges solle daher nur nach Abgabe einer Atemluftprobe unter einem definierten Grenzwert möglich sein.

Das am 01.09.2017 in Kraft getretene ABS sieht vor, Personen, denen die Lenkberechtigung aufgrund eines Alkoholdelikts von mindestens vier Monaten entzogen wurde, durch den Einbau eines Alkolock die Möglichkeit zu geben, die Lenkberechtigung früher zurückzuerhalten. Dadurch sollen einerseits Fahrten unter Alkoholeinfluss, sog. „Schwarzfahrten“ verhindert werden, andererseits sollen damit verbundene gesellschaftliche Risiken, wie etwa der Verlust des Arbeitsplatzes, minimiert werden¹.

¹ Aus „1358 der Beilagen XXV. GP - Regierungsvorlage - Vorblatt und WFA“, Seite 1, Vereinfachte wirkungsorientierte Folgenabschätzung, Quelle: parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXV/I/I_01358/fname_573338.pdf, abgerufen am 14.12.2021

2.1 Teilnahmevoraussetzungen am ABS

Im Fall des Entzugs der Lenkberechtigung aufgrund eines Alkoholdelikts für mindestens 4 Monate haben Personen die Möglichkeit, am Alternativen Bewährungssystem freiwillig teilzunehmen. Die Maßnahme ist für Besitzer:innen der Führerscheinklasse B bzw. BE beschränkt. Weitere Voraussetzungen sind:

- das Vorliegen eines Bescheides über den Entzug der Lenkberechtigung von mindestens vier Monaten
- das Verstreichen von mindestens der Hälfte der behördlichen Entziehungsdauer
- das Nichtvorliegen einer Alkoholabhängigkeit
- das Befolgen der Auflagen zur Verwendung des Alkolocks
- allfällige behördlich angeordnete Begleitmaßnahmen (Nachschulung, Beibringung von Gutachten, verkehrspsychologische Untersuchung, etc.) müssen bereits vor dem Einstieg in das ABS absolviert worden sein

Frühestens nach der Hälfte der behördlich angeordneten Entziehungsdauer kann die restliche Zeit durch die Teilnahme am ABS ersetzt werden. Für den Zeitraum der doppelten restlichen Entziehungsdauer (mindestens aber sechs Monate) dürfen nur Fahrzeuge mit Alkolockgerät gelenkt werden, zusätzlich müssen die Teilnehmer:innen in zweimonatigen Abständen sog. „Mentoringgespräche“ besuchen.

2.2 Ablauf des ABS

Nach der Zustellung des Entziehungsbescheides kann die Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem bei der Behörde beantragt werden. Dies umfasst gleichzeitig den Antrag auf Wiederausfolgung des Führerscheines bzw. Wiedererteilung der Lenkberechtigung.

Über die ABS-Institution erfolgen Informationen bezüglich des weiteren Ablaufs, Kosten, Geräteeinbau, Freischaltung des Alkolocks, Mentoringgespräche, usw. Von derselben Institution wird auch die Bestätigung über das Vorliegen der Einstiegsvoraussetzungen (i.e. Bestätigung über den Einbau in einer Fachwerkstätte und Freischaltung der Alkoholwegfahrsperrung in jeweiligen Fahrzeugen sowie Durchführung des ersten Mentoringgesprächs) ausgestellt.

Nach Überprüfung der Erfüllung aller Teilnahmevoraussetzungen, beauftragt die Behörde die Produktion eines Führerscheins mit dem Zahlencode 69 und stellt zeitgleich einen vorläufigen Führerschein aus, der dem Antragsteller bzw. der Antragsteller:in ausgehändigt wird. Das Ausstellungsdatum dieses Führerscheines gilt als Beginn der Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem.

Ab dem Einstieg in das ABS haben Teilnehmer:innen im Abstand von jeweils zwei Monaten ein Mentoringgespräch zu absolvieren. Wenn anlässlich des Ablaufes des Programms das letzte Mentoringgespräch stattgefunden hat, ist die Beendigung der Teilnahme am ABS von seiten der umsetzenden ABS-Stelle der Behörde mitzuteilen und den Teilnehmer:innen zu bestätigen. Im Anschluss sind die an der Maßnahme teilnehmenden Personen berechtigt, das Alkolock-Gerät aus dem/den Fahrzeug(en) ausbauen zu lassen. Letztlich hat die Behörde auf Antrag die Herstellung eines neuen Führerscheines ohne Code 69 der Verwendung der Alkoholwegfahrsperrung zu veranlassen.

3 Aufwanderhebung Behörde und umsetzender ABS-Stelle

3.1 Ergebnisse Behörde

Insgesamt nahmen 52 Mitarbeiter:innen von Behörden an der Erhebung teil. Die Befragten sollten anhand beispielhaft genannter Arbeitsschritte einschätzen, wie hoch der Zeitaufwand pro Teilnehmer:in des Alternativen Bewährungssystems ist. Als Beispiel wurden Antragsbearbeitung, die neuerliche Ausstellung des Führerscheins nach Absolvierung der Maßnahme, Einträge in das Führerscheinregister sowie die Kommunikation mit der umsetzenden Stelle genannt.

Fast alle befragten Behördenmitarbeiter:innen machten hierzu konkrete Angaben, wobei die zeitlichen Einschätzungen eine erhebliche Schwankungsbreite (von 40 Minuten bis über 8 Stunden) zeigte. Der Median der Bearbeitungszeit pro Fall wurde mit genau 2 Stunden berechnet, der Mittelwert lag etwas darüber knapp mit 2,5 Stunden.

Seit Einführung des Alternativen Bewährungssystems haben nur etwa 600 Personen (weniger als 2% aller teilnahmeberechtigten Personen) an dem Programm teilgenommen. Behördenmitarbeiter:innen wurden befragt, worin Ihrer Meinung nach dieser (zum Befragungszeitpunkt) geringe Prozentsatz begründet ist. Die Verteilung der Antworten zeigt eindeutig, dass fast alle Befragten der Ansicht sind, dass der Hauptgrund für die geringe Teilnahmebereitschaft die hohen Kosten darstellen, die mit der Maßnahme verbunden sind, gefolgt von der vergleichsweise längeren Entzugsdauer für ABS-Teilnehmer:innen. Ein Viertel der Behördenmitarbeiter:innen nennt zu hohen zeitlichen und/oder bürokratischen Aufwand als dritthäufigsten Grund für das geringe Interesse zur Teilnahme. Danach befragt, ob den ABS-Teilnehmer:innen ein Informationsschreiben über die Maßnahme dem Führerschein-Entzugsbescheid beigelegt wird, geben knapp 80% der befragten Behördenmitarbeiter:innen an, dies nicht zu tun. Fast 90% geben zudem an, dem Schreiben auch kein Anmeldeformular beizulegen. Es ist daher davon auszugehen, dass potentielle ABS-Teilnehmer:innen zumindest von Seiten der Behörde mehrheitlich nicht über das Alternative Bewährungssystem informiert werden.

Als letzter Punkt wurden Anmerkungen bzw. Anregungen das Alternative Bewährungssystem betreffend mittels freien Antwortformat erhoben. Ein knappes Drittel der Befragten (31%) machte davon auch Gebrauch, wobei am häufigsten Maßnahmen zur Reorganisation des Alternativen Bewährungssystems vorgebracht werden, wie etwa Senkung der Kosten und Vereinfachung des (administrativen) Prozedere.

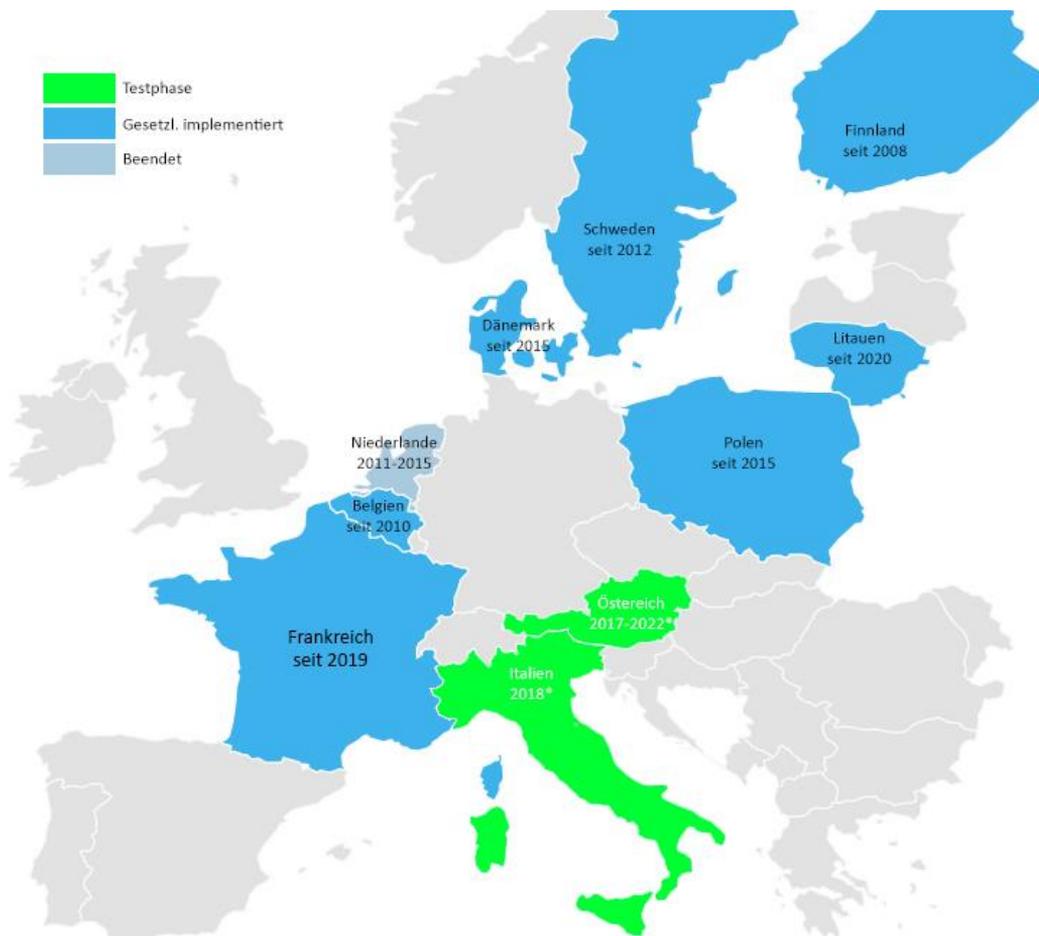
3.2 Ergebnisse umsetzende ABS-Stelle

Der Arbeiter-Samariter-Bund Österreichs (ASBÖ) als einzige umsetzende Stelle in Österreich wurde gebeten, mittels dezidierten Zeitaufzeichnungen in einer Periode von zwei Beobachtungswochen zu schätzen, wie hoch die Aufwände und Ressourcen pro Teilnehmer:in sind. Die Berücksichtigung der Summe Aktivitäten ergibt lt. eigenen Angaben eine mittlere Bearbeitungszeit von etwas mehr als 8 Stunden (8,2h) pro ABS-Teilnehmer:in, wobei die genannten Daten auf einen durchschnittlich 6-monatigen Führerscheinentzug pro Fall basieren. Zu erwähnen ist, dass manche Aktivitäten und Aufwände, etwa im Zusammenhang zur Aus- und Weiterbildung von Mentor:innen, nicht berücksichtigt wurden, ebenso unvorhergesehene bzw. zusätzliche Kundenkontakte oder Arbeiten im Zusammenhang mit Mahnungen.

4 Internationaler Vergleich

Alkohol-Interlockprogramme werden vorwiegend im Sinne einer sekundären Prävention eingesetzt, d.h. bei Lenker:innen, die (wiederholt) durch Alkoholbeeinträchtigung im Straßenverkehr aufgefallen sind. Diese Art der Maßnahme steht dabei praktisch immer in Zusammenhang mit dem Entzug der Lenkberechtigung (bzw. Fahrerlaubnis) und Rehabilitationsmaßnahmen. Die folgende Abbildung 1 erlaubt einen Überblick der etablierten Alkohol-Interlock-Maßnahmen i.S. einer Sekundärprävention in Europa:

Abbildung 1: Verteilung Interlockprogramme in Europa



Die Vorstellung der jeweiligen, länderspezifischen Alkohol-Interlockprogramme erfolgt in den folgenden Abschnitten.

4.1 Belgien

Tabelle 1: Interlockprogramm: Belgien

Parameter	Quelle(n): ETSC (2020), UDV (2020), Velten (2022)
Programmart	Alkohol-Interlock in Kombination mit Rehabilitierungsmaßnahmen
Etabliert seit	Gesetzgebung 10/2010, Umsetzung ab 2013, Neuregelungen 7/2018
Verantwortliche Stelle(n)	Service public fédéral (SPF) Mobilité et Transports – Föderaler Öffentlicher Dienst Mobilität und Verkehr, Umsetzer: VIAS Institut, Psycho Medisch Advies, Noviter
Zielgruppe(n)	Pflichtprogramm für Erstauffällige mit BAK $\geq 1,8\text{‰}$ Pflichtprogramm für wiederholt Auffällige (3 Jahre) mit BAK $\geq 1,2\text{‰}$ freiwilliges Programm für Erstauffällige mit BAK $\geq 1,2\text{‰}$ freiwilliges Programm für wiederholt Auffällige mit BAK $\geq 0,8\text{‰}$
Dauer	1-3 Jahre, ggf. sogar lebenslang
Begleitende Maßnahmen	Medizinische und Psychologische Begutachtung Coachingprogramm: 1 Gespräch vor Installation des Alkohol-Interlocks Gespräche innerhalb des ersten Jahres 1 Gruppengespräch (3 Stunden) zwischen 4. und 8. Monat 2 jährliche Gespräche ab dem zweiten Jahr
Start-Grenzwert Interlock	$< 0,2\text{‰}$ BAK bzw. 0,09 mg/l AAK
Datenkontrollzyklus	1. Jahr: alle 2 Monate, danach 6 alle Monate
Teilnahmekosten	Coachingprogramm: 1.100 € (1 Jahr), jedes Zusatzjahr 250€ Servicekosten Alkolock: 2.500€-3000€ (1 Jahr), 4.000-5.500€ (3 Jahre)
Aktive Teilnehmer:innen	~1.000 Personen (Stand: 1/2022)
Sonstiges	Eine Evaluierung der Maßnahme führte dazu, dass Richter:innen ab 7/2018 eine grundsätzlich verpflichtende Anordnung zur Programmteilnahme erteilen, wenn der BAK-Wert bei Ersttätern über 1,8‰ bzw. bei Wiederholungstätern über 1,2‰ lag. Die Entscheidung, dass Personen nicht am Programm teilnehmen, erfolgt ebenso nur durch richterlichen Beschluss. Teilnehmer:innen können nach Absolvierung des Programms das Alkohol-Interlock-Gerät übernehmen bzw. kaufen. Diese Möglichkeit nutzten seit Programmstart lediglich 4 Personen.

4.2 Dänemark

Tabelle 2: Interlockprogramm Kurzbeschreibung: Dänemark

Parameter	Quelle(n): ETSC (2020, 2021), UDV (2020)
Programmart	Alkohol-Interlock in Kombination mit Rehabilitierungsmaßnahmen
Etabliert seit	Gesetzgebung & Umsetzung seit 2015, Neuregelungen 12/2017
Verantwortliche Stelle(n)	Færdselsstyrelsen – Dänische Straßenverkehrsbehörde
Zielgruppe(n)	Pflichtprogramm für Erstauffällige mit BAK $\geq 2,0\text{‰}$ Pflichtprogramm für wiederholt (2x) Auffällige mit BAK $\geq 1,2\text{‰}$ Pflichtprogramm für mehrfach (3x) Auffällige, BAK-unabhängig freiwilliges Programm für Erstauffällige mit BAK $< 2,0\text{‰}$ freiwilliges Programm für wiederholt (2x) Auffällige mit BAK $< 1,2\text{‰}$
Dauer	1-3 Jahre
Begleitende Maßnahmen	Alkohol- und Verkehrskurs („ANT“-Kurs), 4 x 2,5 Stunden
Start-Grenzwert Interlock	$< 0,5\text{‰}$ BAK
Datenkontrollzyklus	alle 6 Monate
Teilnahmekosten	Alkohol- und Verkehrskurs, ca. 340€ (De-)Installation, ab ca. 400€ monatliche Miete Alkohol-Interlock-Gerät, ca. 120€
Aktive Teilnehmer:innen	~450 Personen
Sonstiges	<p>Im Fall einer freiwilligen Teilnahme können Personen bereits von Anbeginn des Führerscheintzugs an der Maßnahme teilnehmen und mit einem Alkohol-Interlock-Gerät in ihrem Fahrzeug die restliche Entziehungsdauer absolvieren. Im Fall einer verpflichtenden Programmteilnahme kann die Maßnahme jedoch erst nach Ablauf der Entziehungszeit begonnen werden.</p> <p>Eine Evaluierung ergab, dass nur eine vergleichsweise geringe Anzahl an Personen (n=70) am Alkohol-Interlock-Programm bis 12/2017 teilnahm. Dies führte zu legislativen Änderungen der Teilnahme-Voraussetzungen für das freiwillige Programm. Seither können z.B. drei Jahre Führerscheintzug durch drei Jahre Alkohol-Interlock-Teilnahme ersetzt werden.</p> <p>Der Start-Grenzwert des Alkohol-Interlocks ist an den in Dänemark generell geltenden Grenzwert im Straßenverkehr von $0,5\text{‰}$ angeglichen.</p> <p>Teilnehmer:innen können nach Absolvierung des Programms das Alkohol-Interlock-Gerät übernehmen bzw. kaufen.</p>

4.3 Finnland

Tabelle 3: Interlockprogramm Kurzbeschreibung: Finnland

Parameter	Quelle(n): ETSC (2020, 2021), UDV (2020), Vehmas & Löytty (2013), Traficom (2022)
Programmart	Alkohol-Interlock in Kombination mit Rehabilitierungsmaßnahmen
Etabliert seit	Gesetzgebung & Umsetzung seit 7/2008
Verantwortliche Stelle(n)	Traficom – Finnische Transport- und Kommunikationsagentur
Zielgruppe(n)	freiwilliges Programm für Auffällige mit BAK $\geq 0,5\%$
Dauer	1-3 Jahre
Begleitende Maßnahmen	Arztgespräch (30-45 Min.)
Start-Grenzwert Interlock	0,01 mg/l AAK bzw. 0,2‰ BAK
Datenkontrollzyklus	seit 2017 kein Datenmonitoring, aber Kalibrierung alle 12 Monate
Teilnahmekosten	~2.000€ jährlich
Aktive Teilnehmer:innen	~1.000 Personen (Stand: 1/2022)
Sonstiges	<p>In Finnland gibt es keinerlei begleitenden Rehabilitationsmaßnahmen.</p> <p>Eine Evaluierung 2013 zeigte, dass Teilnehmer:innen eine deutlich geringere Rückfallquote (6%) innerhalb von 3 Jahren aufwiesen als vergleichbare Personen, die im gleichen Zeitraum nicht am Alkohol-Interlockprogramm teilnahmen (Rückfallquote bei 30%).</p> <p>Teilnehmer:innen können unmittelbar nach Beibringung der Unterlagen, dem Arztgespräch und Einbaukontrolle des Alkolock-Interlock-Geräts mit dem Programm starten.</p> <p>Teilnehmer:innen können Absolvierung nach des Programms das Alkohol-Interlock-Gerät übernehmen.</p>

4.4 Frankreich

Tabelle 4: Interlockprogramm Kurzbeschreibung: Frankreich

Parameter	Quelle(n): ETSC (2020, 2021), UDV (2020), Mercier-Guyon (2020)
Programmart	Alkohol-Interlock als Alternative zum Führerscheinentzug
Etabliert seit	Gesetzgebung & Umsetzung seit 2019
Verantwortliche Stelle(n)	Französische Präfekturen, Gerichte
Zielgruppe(n)	Pflichtprogramm für Auffällige mit BAK $\geq 0,8\%$ (wenn angeordnet) Pflichtprogramm für wiederholt Auffällige
Dauer	6-12 Monate (Präfektur), bis max. 5 Jahre (Gericht)
Begleitende Maßnahmen	Ärztliche Kontrolle der Fahreignung Gruppengespräche finale Kontrolle
Start-Grenzwert Interlock	$< 0,2\%$ BAK, 0,25 mg/l Atemalkohol, Fahranfänger 0,1 mg/l Atemalkohol
Datenkontrollzyklus	alle 1-2 Monate
Teilnahmekosten	ca. 2.600€ jährlich
Aktive Teilnehmer:innen	~1.500 Personen
Sonstiges	<p>In Frankreich können zwei Instanzen (Präfekturen, Gerichte) über die (Nicht-)Teilnahme (und Teilnahmedauer) von Personen entscheiden. Dementsprechend können unterschiedliche Kriterien (Zulassungsbedingungen, Entziehungsdauern, etc.) gelten.</p> <p>Dzt. gibt es keine exakten Statistiken über die tatsächliche Anzahl an Teilnehmer:innen am Alkohol-Interlockprogramm, ebenso gibt es keinen Monitoringprozess oder begleitende Evaluierung der Maßnahme.</p> <p>Wiederholt Auffällige, deren BAK $\geq 1,8\%$ lag, sind von der Teilnahme am Programm ausgeschlossen.</p>

4.5 Niederlande

Tabelle 5: Interlockprogramm Kurzbeschreibung: Niederlande

Parameter	Quelle(n): ETSC (2020), UDV (2020), Houwing (2016), Goldenbeld (2017)
Programmart	Alkohol-Interlock in Kombination mit Rehabilitierungsmaßnahmen
Etabliert seit	Gesetzgebung & Umsetzung von 12/2011 bis 3/2015
Verantwortliche Stelle(n)	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) – Niederländische Organisation für Führerscheinprüfungen
Zielgruppe(n)	Pflichtprogramm für Erstauffällige mit BAK $\geq 1,3\text{‰}$ - $< 1,8\text{‰}$ bei Auffälligen mit BAK $\geq 1,8\text{‰}$: Test auf Alk.-abhängigkeit vor Teilnahme Pflichtprogramm für Erstauffällige Fahranfänger mit BAK $\geq 1,0\text{‰}$ Pflichtprogramm für wiederholt (2x) Auffällige mit BAK $\geq 0,8\text{‰}$
Dauer	min. 24 Monate, ggf. Verlängerung alle 6 Monate
Begleitende Maßnahmen	Medizinisch-Psychologische Begutachtung bei BAK $\geq 1,8\text{‰}$ Motivationsprogramm: 3x halbtätiger Kurs
Start-Grenzwert Interlock	k.A.
Datenkontrollzyklus	alle 6 bzw. 13 Wochen
Teilnahmekosten	5.000€
Teilnehmer:innen	von 2011 – 2015 insgesamt ca. 5.000 Teilnehmer:innen
Sonstiges	<p>In den ersten Wochen des Programms war es erlaubt, Atemalkoholproben über dem Grenzwert abzugeben, um sich an die Alkoholsperre zu gewöhnen. In den letzten 6 Monaten des Programms führte die Abgabe einer positiven Probe zu einer Verlängerung (6 Monate).</p> <p>Eine Evaluierung des Programms erfolgte 2014:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Von den 10.500 für das Programm berechnete Personen nahmen nur 48% teil, 8% schieden vor offiziellem Ende der Maßnahme aus. - Bei 14% der Teilnehmer:innen wurde die Maßnahme um 6 Monate verlängert. - 75% waren mit der Verwendung des Alkohol-Interlocks-Geräts und dem Motivationsprogramm zufrieden. <p>Die Abschaffung der Maßnahme wurde dadurch begründet, dass das Programm für viele Personen unverhältnismäßige Maßnahme darstellen würde. Im Oktober 2016 beschloss das niederländische Parlament, dass das Alkohol-Interlockprogramm wieder eingeführt werden soll, welches allerdings bis dato (3/2022) nicht geschehen ist.</p>

4.6 Polen

Tabelle 6: Interlockprogramm Kurzbeschreibung: Polen

Parameter	Quelle(n): ETSC (2020, 2021), UDV (2020)
Programmart	Alkohol-Interlock als Alternative zum Führerscheinentzug
Etabliert seit	Gesetzgebung & Umsetzung seit 5/2015
Verantwortliche Stelle(n)	kein institutionelles Monitoring
Zielgruppe(n)	freiwilliges Programm für Auffällige mit BAK >0,5‰
Dauer	abh. von der FS-Entzugsdauer, bis zu unbegrenzt
Begleitende Maßnahmen	<p>verpflichtender Kurs über Alkoholproblematik (unabhängig von der Programmteilnahme)</p> <p>medizinischer Nachweis zur Eignung vor Teilnahme Bei Entzug >12 Monate: Wiederholung der theor. & prakt. Prüfung</p>
Start-Grenzwert Interlock	0,2‰ BAK bzw. 0,1mg/dm ³ AAK
Datenkontrollzyklus	alle 12 Monate Kalibrierung
Teilnahmekosten	ca. 360€/Jahr Gerätemiete
Aktive Teilnehmer:innen	k.A.
Sonstiges	<p>Ähnlich dem derzeitigen österreichischen Modell können alkoholauffällige Lenker:innen erst nach dem Verstreichen von zumindest der Hälfte der Führerschein-Entziehungsdauer an dem Programm teilnehmen.</p> <p>Bei Führerscheinentziehung auf Lebenszeit können alkoholauffällige Lenker:innen frühestens nach 10 Jahren eine Teilnahme am Alkohol-Interlockprogramm beantragen.</p> <p>Im Falle anderer bzw. weiterer Verkehrsverstöße von Teilnehmer:innen des Alkohol-Interlockprogramms kann das Gericht die Berechtigung zur Programmteilnahme entziehen.</p>

4.7 Schweden

Tabelle 7: Interlockprogramm Kurzbeschreibung: Schweden

Parameter	Quelle(n): ETSC (2020, 2021), UDV (2020), Gustafsson & Forsman (2016), Skarviken (2020), Velten (2022)
Programmart	Alkohol-Interlock in Kombination mit medizinischer Begleitung
Etabliert seit	Gesetzgebung & Umsetzung seit 01/2012
Verantwortliche Stelle(n)	Trafikverket – Schwedische Verkehrsverwaltung Umsetzer: lokale Ärzte
Zielgruppe(n)	freiwilliges Programm für Erstauffällige mit BAK >0,2‰ - ≤0,9‰ Pflichtprogramm für Auffällige mit BAK >0,9‰ Pflichtprogramm für wiederholt (5 Jahre) Auffällige
Dauer	12 Monate für Erstauffällige 24 Monate für wiederholt Auffällige
Begleitende Maßnahmen	medizinischer Nachweis zur Eignung vor Teilnahme bei 24 Monaten Teilnahme: Beibringung Ärztliches Attest nach 6 und 12 Monaten
Start-Grenzwert Interlock	0,2‰ BAK
Datenkontrollzyklus	alle 6 Monate bzw. in kürzeren Abständen (bei Fehlstarts), 2–3 Monate vor Programmende
Teilnahmekosten	ca. 2.000€ - 2.700€ (1 Jahr) ca. 2.800€ - 4.000€ (2 Jahre)
Aktive Teilnehmer:innen	~3.000 Personen
Sonstiges	Bei Diagnose von Alkoholabhängigkeit während der Programmteilnahme kann die einjährige Teilnahmedauer um ein weiteres Jahr verlängert werden. Es gibt die Möglichkeit zum unmittelbaren Einstieg nach Entzug der LB und dem Nachweis der Eignung zur Teilnahme. Eine Evaluierung der Maßnahme (Fragebogenerhebung) erfolgte im Jahr 2016 u.a. mit folgenden Ergebnissen: <ul style="list-style-type: none"> - ca. 30% der auffälligen Lenker:innen nahmen am Alkohol-Interlockprogramm teil - Als Hauptgründe für Nicht-Teilnahme wurden hohe Kosten und die Angst, von Familie, Freunden oder Arbeitskollegen als Alkoholiker angesehen zu werden, genannt - 83% aller Teilnehmer:innen schlossen das Programm positiv ab - seit 3/2018 sind Personen mit diagnostizierter Alkoholabhängigkeit von der Programmteilnahme ausgeschlossen, ausser diese können nachweisen, dass sie alle medizinischen Anforderungen erfüllen, z.B. kein Alkoholkonsum auf die Dauer von mind. 6 Monaten

4.8 Litauen

Tabelle 8: Interlockprogramm Kurzbeschreibung: Litauen

Parameter	Quelle(n): Velten (2022)
Programmart	Alkohol-Interlock in Kombination mit Rehabilitierungsmaßnahmen
Etabliert seit	Gesetzgebung 2019 & Umsetzung seit 1/2020
Verantwortliche Stelle(n)	Gerichte und Behörden, Regitra Umsetzer: UAB Altas
Zielgruppe(n)	freiwilliges Programm für Erstauffällige mit BAK $\geq 0,4\%$ - $\leq 1,5\%$
Dauer	12 -18 Monate
Begleitende Maßnahmen	medizinischer Nachweis zur Eignung vor Teilnahme 4-stündige Schulung über schädliche Auswirkungen von Alkohol & Drogen Bei Entzug >12 Monate: Wiederholung der theor. & prakt. Prüfung
Start-Grenzwert Interlock	k.A.
Datenkontrollzyklus	nur Kalibrierung alle 12 Monate
Teilnahmekosten	ca. 1.300€ (1 Jahr)
Aktive Teilnehmer:innen	~500 Personen (Stand: 1/2020)
Sonstiges	Wurde die Lenkberechtigung länger als 12 Monate entzogen, muss die theoretische und praktische Prüfung (Klasse B, ggf. A und C) wiederholt werden. Teilnehmer:innen können nach Absolvierung des Programms das Alkohol-Interlock-Gerät übernehmen.

4.9 Zusammenfassung internationaler Vergleich

Die Zusammenschau der sekundärpräventiven Alkohol-Interlockprogramme in Europa zeichnet ein heterogenes Bild bezüglich Umsetzung und Vorschriften. Der größte Unterschied zwischen den Ländern liegt einerseits in Art und Vorhandensein begleitender Rehabilitationsmaßnahmen, andererseits in der Art und Weise, wie und welche Personen zu einer Programmteilnahme berechtigt oder verpflichtet sind. Die Teilnahme erfolgt in den meisten Ländern auf freiwilliger Basis, wird in einigen Fällen jedoch verpflichtend vorgeschrieben. Letzteres vor allem bei hoher Alkoholisierung und/oder wiederholter Auffälligkeit. In den meisten Ländern liegt die Programmdauer meist zwischen ein und drei

Jahren, abhängig von der Höhe der Alkoholisierung beim Setzen des Delikts. Die Programmdauer kann in einzelnen Ländern jedoch bedeutend darüber liegen oder sogar auf Lebenszeit (Belgien, Polen) ausgedehnt werden.

Allen Programmen gemein ist allerdings, dass vor einer Teilnahme ein Eignungsnachweis (Abklärung hinsichtlich einer ggf. vorhandenen Alkoholabhängigkeit) erbracht werden muss, da die EU-Führerscheinrichtlinie Personen mit diagnostizierter Alkoholabhängigkeit nicht erlaubt, an Alkohol-Interlockprogrammen teilzunehmen. Die ETSC (2020) empfiehlt diesbezüglich, diese Personengruppe in Zukunft ebenso an Alkohol-Interlockprogrammen zu inkludieren, da diese – mit medizinischer Überwachung – die Teilnahmequote an den Programmen erhöhen und gleichzeitig die Rückfallquote verringern würde.

Im Unterschied zum derzeitigen österreichischen (und polnischen) Modell können alkoholauffällige Lenker:innen in den meisten Ländern zeitnah zu Beginn des Führerscheinentzugs am Alkohol-Interlockprogramm teilnehmen.

Ein weiterer Unterschied zum österreichischen Modellversuch ist der Start-Grenzwert des Alkolock-Geräts, welcher in anderen EU-Ländern höher liegt. Während in Österreich der Start-Grenzwert dzt. bei 0,1‰ BAK (bzw. 0,05 mg/l AAK) definiert ist, liegt dieser Wert in allen anderen Ländern in der Regel knapp unter oder bei 0,2‰ BAK, in einem Fall sogar deutlich darüber (Dänemark, 0,5‰). Die diesbezügliche Norm² für Alkohol-Interlockgeräte empfiehlt einen Start-Grenzwert nicht unter 0,2‰ (bzw. 0,9 mg/L AAK) festzulegen – dennoch wurde in Österreich ein niedrigerer Grenzwert definiert.

Bezüglich der Kosten für Teilnehmer:innen von Alkohol-Interlockprogrammen findet sich in den analysierten Ländern zwar eine Schwankungsbreite, der finanzielle Aufwand für Programm-Teilnehmer:innen ist jedoch überall als „signifikant“ zu bezeichnen.

² Norm EN 50436-1: Alkohol-Interlocks - Prüfverfahren und Anforderungen an das Betriebsverhalten - Teil 1: Geräte für Programme mit Trunkenheitsfahrern, Quelle: de.wikipedia.org/wiki/EN_50436

5 Teilnahmestatistiken

Von September 2017 bis 31. Dezember 2021 haben insgesamt 561 Personen am Alternativen Bewährungssystem teilgenommen bzw. nehmen aktiv teil, dies entspricht nur etwas mehr als einem Prozent (1,25%) aller Personen, die seit Einführung der Maßnahme grundsätzlich zur Programmteilnahme berechtigt gewesen wären (N=44.843 Personen). Seit dem Jahr 2018 liegt der Umfang an ABS-Teilnehmer:innen bei einem vergleichsweise niedrigen Prozentsatz konstant zwischen 1,2% und 1,5% (ca. 135-145 Personen/Jahr) aller grundsätzlich teilnahmeberechtigten Personen.

Die größte Altersgruppe der Teilnehmer:innen liegt im Bereich von 40-49 Jahren, wobei der Gruppenmittelwert für beide Geschlechter (etwas) über 43 Jahre (weiblich: 43,2 Jahre; männlich 43,6 Jahre) ist, wobei deutliche mehr männliche Programmteilnehmern über alle Altersgruppen hinweg zu verzeichnen sind: im Durchschnitt aller analysierten Jahre und Altersgruppen beträgt das Geschlechtsverhältnis 9:1 (88,2% männlich: 11,8% weiblich), wobei in den der jüngsten und den beiden ältesten Teilnehmer:innen-Gruppen tendenziell weniger weibliche Personen zu finden sind.

In Wien, Salzburg, der Steiermark und Vorarlberg liegt der Prozentsatz an Programmteilnehmer:innen teilweise deutlich unter jenen, die berechtigt gewesen wären, an der Maßnahme teilzunehmen. Dies dürfte vor allem in Wien daran liegen, dass ein Großteil der hier ansässigen Personen nicht unbedingt auf das eigene Fahrzeug angewiesen ist, um die Arbeitsstelle zu erreichen. In Niederösterreich, Oberösterreich, Kärnten, Tirol und dem Burgenland zeigt sich ein umgekehrter Trend.

Den ABS-Teilnehmer:innen wurden auf Basis der jeweilig gemessenen Blut- oder Atemluftalkoholkonzentration die Lenkberechtigung entzogen, damit zusammenhängend ist auch die Dauer des jeweiligen Entzugs. Etwas mehr als der Hälfte der männlichen ABS-Teilnehmer:innen wurde aufgrund des Lenkens eines Fahrzeuges mit (oder mehr als) 1,6 Promille Blutalkoholkonzentration (BAK) entzogen, einem weiteren Drittel wurde die Lenkberechtigung aufgrund einer Alkoholisierung zwischen 1,2 und 1,59 Promille BAK entzogen. Betrachtet man die dementsprechenden Verteilungen bei weiblichen Teilnehmer:innen, so sind es sogar 70% der teilnehmenden weiblichen Personen, denen aufgrund eines BAK-Wertes von 1,6 Promille oder mehr die Lenkberechtigung entzogen wurde. Bei einem knappen Viertel (23,1%) der ABS-Partizipantinnen lag der dem Entzug

zugrundeliegende BAK-Wert zwischen 1,2 und 1,59 Promille. Der Vergleich der mittleren Entziehungsdauer von ABS-Teilnehmer:innen und Nicht-Teilnehmer:innen ergibt, dass bei letzteren durchschnittlich höhere Entziehungszeiten angeordnet wurden, im Schnitt um etwas mehr als 2 Monate länger. Konkret liegen die Werte im Mittel bei 10,2 Monaten (weiblich) bzw. 10,8 Monaten (männlich) Entziehungsdauer der Lenkberechtigung.

Die Analyse der durchschnittlichen jährlichen Kilometerleistung von ABS-Teilnehmer:innen offenbart, dass diese der Kategorie der Vielfahrer angehören. Die durchschnittliche, jährliche Kilometerleistung liegt bei männlichen ABS-Teilnehmern bei ca. 26.000 km/Jahr, bei weiblichen bei ca. 16.000km/Jahr. Laut einer Mobilitätserhebung des BMVIT im Jahr 2016 wird in Österreich mit einem Pkw pro Jahr durchschnittlich eine Strecke von 13.300 km zurückgelegt. Diese Ergebnisse sind insofern plausibel, wenn man die Annahme zu Grunde legt, dass die Maßnahme gerade von jenen Personen angenommen wird, die ein Fahrzeug v.a. im beruflichen Kontext benötigen und/oder die Möglichkeiten des Umstiegs auf öffentliche Verkehrsmittel begrenzt sind.

44 Personen oder 7,8% der Teilnehmer:innen sind vorzeitig aus der Maßnahme ausgeschieden, wobei 5 Personen aus dem ABS freiwillig ausschieden und 2 Personen während des Programms verstorben sind. Die restlichen 37 Teilnehmer:innen (=6,6% aller Teilnehmer:innen) wurden aufgrund von gesetzten Verstößen aus dem System ausgeschlossen, hauptsächlich wegen dem wiederholten Versuch, das Fahrzeug trotz Alkoholisierung in Betrieb zu nehmen. Deutlich weniger häufig wurden andere Verstöße registriert. Anzumerken ist, dass von den 37 ausgeschlossenen Personen, 15 ABS-Teilnehmer:innen mindestens zwei Verstöße gleichzeitig gesetzt haben, die zum Ausschluss von der Maßnahme führten. Statistische Vergleiche von Personen, die aufgrund eines Verstoßes aus dem System ausgeschieden wurden (n=37), mit Teilnehmer:innen, welche die Maßnahme erfolgreich absolvierten (n=426), zeigen keinerlei Unterschiede beider Gruppen (z.B. hinsichtlich Alter, Kilometerleistung, Bundesland des Wohnorts oder Höhe der Alkoholisierung beim Setzen des Delikts, welches zur Entziehung der Lenkberechtigung führte).

6 Ergebnisse Fragebögen

6.1 Ergebnisse Fragebogen für Mentor:innen

Österreichweit sind lt. Angaben des ASBÖ insgesamt 20 Mentor:innen (10 männliche, 5 weibliche) im Einsatz, drei Viertel haben an der Fragebogenerhebung teilgenommen.

Eine Auswertung betrifft das Zeitfenster, in denen Mentoringgespräche durchgeführt werden. 75% der befragten Mentor:innen geben hierzu an, diese hauptsächlich von Montag bis Freitag, zwischen 8 und 17 Uhr durchzuführen. Ein Viertel der Befragten (n=5) geben an, diese zwar an den gleichen Tagen, jedoch in der Regel nach 17 Uhr durchzuführen.

Inhalt einer weiteren Auswertung sind Angaben zur Ausbildung zum Mentor bzw. Mentorin. Die Ausbildung dazu dauert mindestens 30 Stunden³, welche in einen technischen und psychologischen Teil gegliedert ist. Dazu wurden entsprechende Parameter erhoben, die zeigen sollen, wie gut sich Mentor:innen für die zukünftige Aufgabe im Rahmen der Ausbildung vorbereitet gefühlt haben. Im Großen und Ganzen fühlen sich Mentor:innen auf die Durchführung der Mentoringgespräche gut ausgebildet bzw. vorbereitet, da die überwiegende Mehrheit (jeweils um oder über 80% der Befragten) die Ausbildung bei allen genannten Ausbildungsthemen als „Sehr gut“ oder „Gut“ eingeschult beurteilt. Das Thema mit dem meisten Verbesserungsbedarf ist „Unterstützung der Teilnehmer:innen bei administrativen Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Alkoholdelikt“, wo aufgrund der vorliegenden Ergebnisse ein eventueller (Nach-)Schulungsbedarf angezeigt ist.

Mentor:innen sollten nach ihren Erfahrungen die Angemessenheit des Zeitraums von der Begehung des Alkoholdelikts bis zur aktiven Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem beurteilen. Knapp die Hälfte der Befragten finden die Zeitspanne angebracht, fast ebenso viele schätzen den Zeitraum von der Deliktsetzung bis zur aktiven Programmteilnahme allerdings als zu lange ein. Die Meinung, dass die Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem den Alkoholkonsum von ABS Teilnehmer:innen in

³ Führerscheingesetz-Verordnung des Alternativen Bewährungssystems, 3.Abschnitt, §11(1) in der Fassung vom 15.12.2021 FSG-ABSV.

irgendeiner Weise beeinflussen würde, vertraten was 13 von 15 Mentor:innen. Die Zusatzfrage, wie sich die Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem bei den Teilnehmer:innen konkret auswirken würden, beantworteten die befragten Personen damit, dass durch die Programmteilnahme der individuelle Alkoholkonsum jedenfalls bewusster bzw. bedachter geschehen würde, naheliegenderweise vor allem im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs. Zweitens würde eine (längere) Teilnahme am ABS in einigen Fällen zu einem deutlich eingeschränkten Alkoholkonsum oder sogar zum gänzlichen Verzicht auf Alkohol führen.

6.2 Ergebnisse Fragebogen für ABS-Teilnehmer:innen

Alle ehemaligen und aktuellen ABS-Teilnehmer:innen wurden seitens des ASBÖ kontaktiert und gebeten, einen Online-Fragebogen auszufüllen. So gelang es, eine Stichprobe von insgesamt n=142 Studienteilnehmer:innen zu erheben, die sich aus 97 ehemaligen und 45 aktuell am ABS teilnehmenden Personen zusammensetzt.

Vergleiche zwischen grundsätzlich zur Teilnahme berechtigten Personen mit tatsächlichen ABS-Teilnehmer:innen zeigen nahezu identen strukturellen Eigenschaften beider Gruppen bezüglich Geschlechts, Alter und Verteilung über die Bundesländer. Beim Vergleich der Verteilung des Bildungsstands der allgemeinen Bevölkerung und der Stichprobe der ABS-Teilnehmer:innen sind allerdings zwei deutliche Unterschiede erkennbar. Zum einen haben in der ABS-Stichprobe fast doppelt so viele Personen einen höheren Schulabschluss und sind im Vergleich zur allgemeinen Bevölkerung daher als überrepräsentiert zu betrachten. Zum anderen findet sich bei den befragten ABS-ProgrammtTeilnehmer:innen keine einzige Person mit einem Pflichtschulabschluss.

Einen Vergleich der Verteilung beider Gruppen hinsichtlich der Kategorien nach Erwerbstätigkeit zeigt, dass die größte Gruppe an ABS-Teilnehmer:innen die Gruppe der Angestellten und Beamten mit 62% darstellt, gefolgt von selbständigen Personen, die im Umfang von 26% der Befragten vorhanden sind und damit im Vergleich zur allgemeinen Bevölkerung⁴ überrepräsentiert sind. Im Vergleich dazu sind (Fach-)arbeiter:innen und Pensionist:innen in der Stichprobe der ABS-Teilnehmer:innen deutlich unterrepräsentiert.

⁴ Quelle: Webseite der Statistik Austria, Bevölkerung nach Erwerbsstatus, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2019, abgerufen am 4.5.2022.

Erwartungsgemäß sind die allermeisten ABS-Teilnehmer:innen zur Ausübung ihres Berufes mindestens ein paar mal pro Woche auf ein Fahrzeug angewiesen, da 87% aller Befragten dies angeben.

Personen wurden danach befragt, wie sie von Möglichkeit zur Teilnahme am ABS erfahren haben. Dabei geben 46% der Teilnehmer:innen an, davon über das Internet erfahren zu haben, jeweils 22% durch Freunde, Bekannte oder Arbeitskollegen und durch die Behörde. Nur 11% der Befragten geben an, bereits vor dem Anlassfall von der Maßnahme gewusst zu haben. Die nächste Frage betraf die konkreten Gründe, warum Personen am ABS teilnehmen. Der Hauptgrund zur Teilnahme am ABS ergibt sich eindeutig, i.e. die berufliche Notwendigkeit, ein Fahrzeug zu nutzen. Das zweithäufigste Motiv zur Programmteilnahme liegt darin, vom Wohnort zum Arbeitsplatz pendeln zu können, was von weiblichen Befragten öfter als Teilnahmegrund angegeben wurde als von männlichen. Am dritthäufigsten wurde das Motiv genannt, ein Fahrzeug (auch) in der Freizeit nutzen zu können.

Die Probanden wurden nach Erfahrungen in verschiedenen Bereichen der Organisation und Maßnahmenumsetzung befragt. Konkret ging es dabei um erlebte Diskrepanzen mit Behörden, Werkstatt, umsetzender Stelle und Mentor:innen. Die meisten befragten ABS-Teilnehmer:innen geben keinerlei Probleme in den dargestellten Bereichen an, etwa ein Viertel (26%) bemängelt den Erhalt von Informationen seitens der Behörde, 15% führen Schwierigkeiten mit der Behörde im Zusammenhang mit der Antragsstellung zur Teilnahme an. 11% der Befragten berichten weiters von schwieriger Terminkoordination zum Ein- oder Ausbau des Alkohol-Interlock-Geräts, 15% geben Probleme technischer Natur bei der (De-)Installation der Gerätschaft an.

Eine weitere Frage betraf die Praktikabilität von Atemabgaben während der Fahrt. Die große Mehrheit (86%) der ABS-Teilnehmer:innen gibt dazu an, dies während des Fahrens zu tun, die anderen 11% der Befragten halten dazu an einer sicheren Stelle und geben dann die Atemprobe ab.

Die Studienteilnehmer:innen wurden dazu aufgefordert, ihre Meinung bezüglich dem Zeitraum vom Setzen des Delikts bis zur aktiven Programmteilnahme zu äußern, sowie eine Einschätzung bezüglich der Angemessenheit der Programmdauer abzugeben.

Knapp 60% aller befragten Maßnahmen-Teilnehmer:innen sind der Meinung, dass der Zeitraum vom Setzen des Alkoholdelikts bis zur aktiven ABS-Programmteilnahme zu lange

bemessen ist, wohingegen fast ebenso viele Personen (57%) die Dauer der Maßnahme als angemessen beurteilt. Korrelationsanalysen nach Pearson zeigen zudem, dass die Einschätzung „Zeitraum bis zur aktiven Teilnahme zu lange“ weder von der Länge der eigenen LB-Entzugszeit abhängig ist, noch vom Lebensalter oder der jährlichen Kilometerleistung.

Die nächste Frage betraf die Einschätzung, ob die Teilnahme am ABS den eigenen Alkoholkonsum in irgendeiner Weise beeinflusst hätte, was von 69% der Befragten bejaht wird. Fast 60% der Teilnehmer:innen nennen auch konkrete Verhaltensänderungen: ein Viertel aller Befragten gibt als veränderte Verhaltensweise die Trennung von Trinken und Fahren an, weitere 19% einen generell eingeschränkten bzw. bewussteren Umgang mit dem Alkoholkonsum. Weitere 14% behaupten, den Alkoholkonsum zur Gänze eingestellt zu haben.

Letztlich wurden die ABS-Teilnehmer:innen nach Aspekten der Zufriedenheit mit dem Alkohol-Interlock-Gerät, der Mentorin bzw. dem Mentor und dem ABS-Programm allgemein befragt und gebeten, diese jeweils nach dem Schulnotensystem zu beurteilen. Am meisten zufrieden sind die Befragten mit dem Mentoring, da 80% der Personen die Note „Sehr gut“ vergeben, weitere 12% die Note „Gut“. Das Gerät wird im Großen und Ganzen ebenfalls gut benotet, wenngleich 21% der Teilnehmer:innen die Note „Befriedigend“ oder schlechter (aufgrund von Gerätefehlern oder falsch positive Ergebnissen), vergeben.

Eine hohe Akzeptanz des ABS erscheint aufgrund der Notengebung innerhalb der Teilnehmergruppe gegeben. Im Falle einer schlechteren Benotung geben die Befragten an, dass die mit der Maßnahme verbundenen Kosten zu hoch sind, gefolgt vom Zeitaufwand bei Fahrtantritt. Für ein knappes Drittel ist das Warten, bis das Gerät startklar ist, etwas, was sie gerne vermeiden würden.

Zu Allerletzt wurden die Teilnehmer:innen danach befragt, ob sie das Alkohol-Interlock-Programm auch Anderen empfehlen würden, was von über 90% bejaht, aber von 7% der Befragten verneint wird. Letztere argumentieren ihre Einschätzung in erster Linie durch die hohen Teilnahmekosten und praktische Unannehmlichkeiten (Führen eines Fahrtenbuchs, Abgabe von Atemproben).

6.3 Ergebnisse Fragebogen für Nicht-Teilnehmer:innen

Das Erhebungsdesign sah vor, auch Personen zu befragen, die nicht am Alternativen Bewährungssystem teilnahmen, grundsätzlich aber zu einer Teilnahme berechtigt gewesen wären. Diese Personen werden im Folgenden somit als Nicht-Teilnehmer:innen („Nicht-TN“) titulierte. Da diese Zielgruppe nicht sehr einfach erreichbar ist, wurde der Ansatz gewählt, mit der Hilfe von Behörden diese Personen zur Studienteilnahme zu bewegen. Für diesen Zweck wurde ein Anschreiben verfasst, welches an alle Ämter der Landesregierungen adressiert wurde und in dem die jeweilige Behörde ersucht wurde, an der gegenständlichen Evaluierung mitzuwirken. Konkret wurde darum gebeten, Personen, denen die Lenkberechtigung aufgrund eines Alkoholdelikts entzogen wurde und die nicht am ABS teilgenommen haben – obwohl sie die Voraussetzungen dafür erfüllt hätten – unmittelbar vor der Wiederausfolgung des Führerscheines/Wiedererteilung der Lenkberechtigung ein Informationsblatt auszuhändigen. In diesem wurde auf die Evaluierung des ABS hingewiesen und es enthielt einen QR-Code bzw. Internet-Link zu einem Fragebogen über die Maßnahme und die Gründe der Nicht-Teilnahme.

Durch dieses Vorgehen konnte leider nur eine vergleichsweise kleine Stichprobe von n=17 Nicht-Teilnehmer:innen zum Ausfüllen des kurzen Fragebogens motiviert werden. Nichtsdestotrotz wurden die gewonnenen Daten statistisch aufbereitet und nach Fragestellung mit entsprechenden verteilungsanalytischen (und ggf. parameterfreien) Verfahren mit der Stichprobe von ABS-Teilnehmer:innen verglichen.

Eine Analyse der Verteilung hinsichtlich der jährlichen Kilometerleistung zwischen ABS-Teilnehmer:innen und Nicht-Teilnehmer:innen offenbart einen statistisch hochsignifikant Unterschied, da erstere im Durchschnitt eine 1,8-fach höhere jährliche Fahrpraxis angeben, dementsprechend unterschiedlich fällt auch der Vergleich hinsichtlich der Frage nach der beruflichen Fahrzeugnutzung aus.

Es wurde innerhalb der Gruppe der Nicht-Teilnehmer:innen versucht herauszufinden, weshalb für diese die Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem nicht attraktiv erscheint. 41% der Befragten war nicht bewusst, dass diese durch den Einbau eines Alkohol-Interlock-Geräts bereits nach der Hälfte der Entzugszeit wieder fahren dürfen. Danach befragt, ob das ABS eine interessante Alternative gewesen wäre, wenn sie davon gewusst hätten, geben lediglich zwei Personen an, dieses Modell dann eventuell gewählt zu haben, vier Personen verneinen diese Frage.

7 Rückfallquoten und Unfälle

Es wurde versucht, mittels Analysen aus dem Führerscheinregister, der Datenbank der umsetzenden Stelle ASBÖ sowie über eine Fragebogenerhebung etwaige Rückfallquoten von ABS-Teilnehmern und Nicht-Teilnehmern zu ermitteln.

Die berechnete Rückfallquote aus den Daten des ASBÖ liegt bei 0,47% aller ABS-Teilnehmer:innen, da lediglich zwei Personen, die bereits einmal am ABS teilgenommen haben, die Lenkberechtigung aufgrund einer Alkoholisierung ab 1,2 Promille entzogen wurde. Demgegenüber liegt die ermittelte Rückfallquote bei Nicht-Teilnehmer:innen aufgrund eines wiederholten Entzugs der Lenkberechtigung bei Alkoholisierungen ab 1,2 Promille im gleichen Beobachtungszeitraum lt. Führerscheinregister (FSR) bei 5,82%. Stellt man beide Rückfallquoten (5,82% aus dem FSR und 0,47% aus der Statistik des ASBÖ) gegenüber, so ergibt sich eine etwa 12-fach geringere Rückfallwahrscheinlichkeit nach der erfolgreichen Teilnahme am ABS. Die Aussagekraft dieser Schlussfolgerung ist jedoch aufgrund der vergleichsweise geringen Grundgesamtheit von ABS-Teilnehmer:innen einerseits und einer angenommenen niedrigen Entdeckungswahrscheinlichkeit⁵ von Fahrten unter Alkoholeinfluss andererseits mit Zurückhaltung auszulegen. Zudem kann aufgrund der niedrigen Teilnehmerate daher auch nicht schlüssig dargelegt werden, wie lange der Effekt der Maßnahme tatsächlich anhält, denn bis Ende 2021 wurden (bis auf zwei Personen, s.o.) keinerlei Rückfälle von ABS-Teilnehmer:innen registriert.

Derzeit gibt es keine für Österreich verfügbaren Daten die Auskunft darüber geben können, ob eine verunfallte Person vor oder nach einem Unfall mit Personenschaden am Alternativen Bewährungssystem teilnimmt bzw. teilgenommen hat. Daher können diesbezüglich Daten nur auf indirektem Weg gewonnen werden, die in der vorliegenden Untersuchung mittels Befragung von ABS-Teilnehmer:innen und Nicht-Teilnehmer:innen realisiert wurde. Allerdings wurde von keiner befragten Person angegeben, dass sie oder er als Lenker:in dabei alkoholisiert war. Auf dieser Datengrundlage kann daher nicht beantwortet werden, inwieweit sich die Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem auf Unfälle auswirkt oder ausgewirkt hat.

⁵ Ältere Schätzungen weisen darauf hin, dass in Österreich nur jede 300.-600. Alkoholfahrt entdeckt wird. Quellen: Kocsis (2008) und Presseaussendung des Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), 2002.

8 Analyse im Hinblick auf Aufwand und Nutzen

In der Literatur lassen sich oft günstige Kosten-Nutzen-Verhältnisse für Alkohol-Interlockprogramme finden. Die dafür notwendigen Variablen lassen sich allerdings in den meisten Fällen nur abschätzen, da einige oft nicht direkt messbar sind und/oder keine exakten Daten vorliegen. Während die Kostenseite in den meisten Fällen gut quantifizierbar ist, wie etwa monetäre Aufwände für Installation und Wartung der Geräte, Kosten für Begleitmaßnahmen (z.B. medizinische Untersuchungen, Mentoringgespräche) oder Unfallfolgekosten, sind einige Parameter nur schwierig zu schätzen.

Insgesamt basiert eine Kosten-Nutzen-Analyse v.a. auf der Anzahl bzw. dem Prozentsatz an Teilnehmer:innen, die für etwaige Effekte auf Unfälle und Verkehrssicherheit überhaupt verantwortlich sein können. Wie im Rahmen dieser Studie erhoben wurde, liegt die Rate an ABS-ProgrammtTeilnehmer:innen bei lediglich 1,2% aller grundsätzlich Berechtigten. Aufgrund dieser Größenordnung (ca. 140 Personen/Jahr) können deutliche Auswirkungen auf das Verkehrsunfallgeschehen i. S. „eingesparter“ Unfälle nicht erwartet werden, in weiterer Folge erscheint eine Berechnung eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht zielführend. Unter der Annahme, dass es in Zukunft aufgrund veränderter Rahmenbedingungen zu einer deutlich höheren Anzahl an Teilnehmenden am Alternativen Bewährungssystem kommt, kann auf ein Ergebnis verwiesen werden, welches von Martino et al. (2014) veröffentlicht wurde. In dem technischen Forschungsbericht wurde bei einer angenommenen Teilnahmequote von 35% bei zweijähriger ProgrammtTeilnahmedauer ein Kosten-Nutzen-Verhältnis 2,9 für Österreich ermittelt, d.h. der Gesamtnutzen würde die Implementierungskosten um das etwa 3-fache übersteigen, was zu einem positiven sozioökonomischen Ergebnis führen würde.

8.1 Aufwände und Kosten für die Teilnahme

Die Kosten im Zusammenhang mit der Teilnahme am ABS wurden einerseits über die Analyse der Teilnehmerstatistik des ASBÖ berechnet, andererseits über Auswertungen des Teilnehmer:innen-Fragebogens ermittelt. Diese umfassen folgende Faktoren (Stand 5/2022):

- Hinterlegung einer Kautions (€ 500.-)
- Kosten für Mentoringgespräche (€ 150,67.- pro Einheit)
- Ein- und Ausbau des Alkohol-Interlock-Geräts (berechneter Median: € 316.-)
- Miete des Alkohol-Interlock-Geräts (€ 6,56.- pro Tag)
- Entrichtung von Bearbeitungsgebühren (€ 16.-, bei 8 Monaten TN-Dauer)
- Reisekosten zur Teilnahme am Mentoringgespräch (nicht schätzbar)

Bei einer durchschnittlichen Teilnahmedauer am Alternativen Bewährungssystem von 8 Monaten und damit sechs Einheiten von Mentoringgesprächen (€ 904) und berücksichtigten mittleren (De-)Installationskosten von € 316 belaufen sich die Gesamtkosten für eine 8-monatige Teilnahmedauer auf € 2.836 pro Person. Dieses Ergebnis deckt sich weitgehend auch mit Daten aus der Fragebogenerhebung, wobei ein Median von € 2.700 für eine durchschnittlich lange Teilnahmedauer berechnet werden konnte.

8.2 Nutzen der Maßnahme

Wie bereits zu Beginn des Kapitels dargelegt, erscheint eine „klassische“ Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses als nicht zielführend, da im Rahmen dieses methodischen Vorgehens der Maßnahmen-Nutzen für die Verkehrssicherheit anhand nicht stattgefundenener, i.e. „ersparter“ (schwerer) Unfälle dargestellt wird und ein derartiger Effekt aufgrund der niedrigen Teilnehmerate am ABS nicht erwartet werden kann.

Trotzdem kann ein potentieller Nutzen anhand anderer Parameter beleuchtet werden: das dezidierte Ziel des Alternativen Bewährungssystems lag nicht primär in der Reduktion der Anzahl an Unfällen, sondern in der Aufrechterhaltung der Mobilität für den Arbeitsplatz und der Minimierung der Fahrten unter Alkoholeinfluss.

In Anbetracht der Ergebnisse der Erhebungen bei der Zielgruppe erscheint der Schluss zulässig, dass diese Ziele erreicht wurden. Diese Annahme wird gestützt durch die erhobenen Mobilitätscharakteristika sowie der geringen Anzahl an berichteten bzw. beobachteten Rückfällen während und nach der Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem.

Die Studienergebnisse belegen eindeutig, dass es Personen durch die Teilnahme am ABS gelingt, v.a. ihre berufliche Mobilität aufrechtzuerhalten. Da die überwiegende Mehrheit der ABS-Teilnehmer:innen angibt, für die Ausübung des Berufs auf ein Fahrzeug angewiesen zu sein, eröffnet das Alternative Bewährungssystem die Möglichkeit, das eigene Fahrzeug weiter zu nutzen und dadurch eventuelle berufliche und soziale Risiken weitgehend hintanzuhalten. Dies dürfte vor allem in jenen (ländlichen) Gebieten von Bedeutung sein, in denen kaum oder keine alternativen Mobilitätsangebote wahrgenommen werden können.

Allerdings stellt der Zeitraum bis zur aktiven Teilnahme am ABS für einige Personen ein Problem dar, wenn man den Aussagen bzw. Erfahrungen der Teilnehmer:innen Glauben schenkt. In diesem Kontext erscheint v.a. die in anderen Ländern übliche Praxis (z.B. Schweden, Dänemark, Finnland), bereits zu Anbeginn des Führerscheintzugs in das Alkohol-Interlock-Programm einsteigen zu können zielführend, um einen größeren Personenkreis für eine Teilnahme zu motivieren.

Die geringe Quote von Personen, die während der Teilnahme am ABS aufgrund von Alkoholkonsumation ausgeschlossen wurden bedeutet im Umkehrschluss, dass ein Großteil (konkret 96,1% der Teilnehmer:innen) dieses Verhalten – zumindest während der Programmteilnahme – nicht gezeigt haben. Auch wenn man eine mutmaßliche Dunkelziffer an (erfolgreichen) Umgehungs- oder Manipulationsversuchen annimmt, deuten Auswertungen jedenfalls auf eine überdurchschnittliche Kilometerleistung der Teilnehmer:innen hin, die mit dem für das ABS registrierte Fahrzeug gefahren wurde. Die so zurückgelegten Strecken bzw. Fahrten wurden daher mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht illegal, i.e. unter Alkoholeinfluss („Schwarzfahrten“), absolviert. Dieses Ergebnis kann daher als gute Wirksamkeit der Maßnahme interpretiert werden.

Erwähnenswert ist weiter der Nutzen der Maßnahme vor allem aus Sicht der Teilnehmer:innen, die über positive Verhaltensänderungen berichten, welche im unmittelbaren Zusammenhang mit der Programmteilnahme stehen. Hier ist insbesondere hervorzuheben, dass es durch die Maßnahme zu Verhaltensadaptionen gekommen sein

dürfte, die über die Trennung von Alkoholkonsum und Fahren hinausgehen. Etwa ein Drittel der befragten ABS-Teilnehmer:innen berichtet über grundsätzlich veränderten Alkoholkonsum, begonnen vom bewussteren Umgang bis hin zu eingeschränktem oder sogar gänzlichen Verzicht auf Alkohol, zumindest auf Dauer der Programmteilnahme. Dieser Umstand kann ebenfalls als Nutzen der Maßnahme betrachtet werden.

9 Maßnahmenempfehlungen

Aus den umfangreichen Auswertungen der zur Verfügung gestellten Datenbanken des BRZ, den Teilnahmestatistiken des ASBÖ, sowie den Befragungsergebnissen von ABS-Teilnehmer:innen, Umsetzern und Behörden lässt sich ableiten, dass die aktuelle Ausgestaltung des Alternativen Bewährungssystem die formulierten Ziele der Maßnahme grundsätzlich erfüllt. Gleichzeitig kann in einigen Bereichen deutlicher Verbesserungsbedarf festgestellt werden. Dies betrifft vor allem die Erhöhung der aktuell geringen Teilnahmebereitschaft, die Optimierung legislativer Rahmenbedingungen und Aspekte der praktischen Umsetzung. Auch scheint die Akzeptanz der Maßnahme seitens der Behörden nicht durchgängig gegeben. Um das volle Wirksamkeitspotential des ABS auszuschöpfen, werden folgende Empfehlungen die zur Verbesserung von Effizienz und Effektivität der Maßnahme beitragen könnten, genannt:

9.1 Empfehlungen hinsichtlich legislativer Änderungen

- Abschaffung des ABS-Ausschlussgrunds „Registrierung von Alkoholwerten über dem zulässigen Grenzwert“ vor Inbetriebnahme des Kfz und während der Fahrt
- ABS-Programmeinstieg bereits zu Beginn des Führerscheinentzugs bzw. unmittelbar nach Erfüllen der Auflagen zur ABS-Teilnahme
- Verkürzung der Entziehungsdauer für ABS-Teilnehmer:innen in Abhängigkeit der BAK-Höhe (nicht für Personen mit einer $BAK \geq 1,6\text{‰}$ und/oder verurteilte Täter, die durch alkoholisiertes Lenken einen Personen- und/oder Sachschaden verursacht haben)
- Erhöhung des Start-Grenzwerts des Alkohol-Interlock-Geräts auf $0,2\text{‰}$ BAK
- Vereinfachung der Berechnung für ABS-Teilnahmedauer
- Etablieren einer nur einmaligen Programmteilnahme innerhalb von zehn Jahren
- Etablierung einer Quersubventionsregelung zur Kostensenkung für Personen, die (finanziell) nicht in der Lage sind, am ABS teilzunehmen

9.2 Empfehlungen hinsichtlich praktischer Umsetzung

- Erhöhung der allgemeinen Sichtbarkeit des ABS (aktive Bewerbung, Schulung)
- gezieltere Einschulung und Etablierung einheitlicher Vorgehensweisen von Behörden (z.B. automatische Beilage eines Informationsblattes und ABS-Anmeldeformular zum LB-Entzugsbescheid)
- Schaffung der Möglichkeit zum Kauf des Alkohol-Interlock-Geräts während oder nach der Programmteilnahme
- Überwachung bei der Abgabe von Atemproben via Kameramodul
- Automatische Meldung des Alkolock-Geräts im Falle eines Verstoßes (via LTE⁶-Modul)
- Evaluierung potentieller Effekte, die über die Beendigung der Maßnahme hinauswirken

9.3 Bewertung der Empfehlungen

Die vorliegenden Empfehlungen leiten sich einerseits aus den Erfahrungen aller in dieser Studie befragten Personengruppen ab, andererseits resultieren diese aus verschiedenen Studienergebnissen aus anderen Ländern. Grundsätzlich können und sollen die genannten legislativen und praktischen Maßnahmen i.S. einer Akzeptanzerhöhung aus fachlicher Sicht direkt umgesetzt werden, allerdings ist bezüglich einiger Empfehlungen folgendes zu bemerken:

Die Registrierung von Alkoholwerten über der zulässigen Grenze (nach Aufforderung zur Abgabe einer Atemluftprobe durch das Gerät vor bzw. während der Fahrt) führt zum Ausschluss aus dem ABS-Programm. In einigen Ländern wird in diesem Fall die Programmdauer zwar verlängert – jedoch nicht aus der Programmteilnahme ausgeschlossen – wenn Personen (auch wiederholt) gegen Programmbedingungen verstoßen. Bei einigen Systemen ist die Teilnahme am Programm dann abgeschlossen, wenn Teilnehmer:innen über einen festgelegten Zeitraum (in der Regel 4 bis 6 Monate) gegen keinerlei Auflagen verstoßen haben. Dieser Zugang legt nahe, dass die Programmdauer an das Verhalten des Teilnehmers angepasst werden sollte, i.e. ein „compliance“-basierter Ansatz. Personen, die wiederholt versuchen, das Fahrzeug unter

⁶ LTE ist eine Abkürzung für „Long Term Evolution“, eine Bezeichnung für einen Mobilfunkstandard.
Quelle: de.wikipedia.org/wiki/Long_Term_Evolution

Alkoholeinfluß zu starten, bleiben länger im, dementsprechend steigen „Wohlverhalten“ aus dem ABS früher aus (vgl. z.B. Norbury & Webster, 2021). Im Lichte der aktuellen Forschungsergebnisse wird daher empfohlen, auf die genannten Programm-Ausschlussregelungen bezüglich der „Registrierung von Alkoholwerten über der zulässigen Grenze“ vor Inbetriebnahme des Fahrzeuges bzw. während der Fahrt zu verzichten.

Die Empfehlung eines frühen Programmeinstieges bzw. Verkürzung der Entziehungsdauer steht im Widerspruch zum Vorschlag, verurteilte Täter, die durch alkoholisiertes Lenken einen Personen- und/oder Sachschaden verursacht haben, aus dem Programm auszuschließen. Die Unvereinbarkeit beider Vorschläge resultiert darin, dass die Verurteilung eines Täters ein gerichtliches Verfahren bzw. Urteil voraussetzt, welches naturgemäß einige Zeit in Anspruch nimmt. Aus fachlicher Sicht und/oder aus praktischen Überlegungen wäre jedoch ein möglichst früher Programmeinstieg in das ABS zu präferieren um einen Anreiz zur Programmteilnahme zu schaffen und damit die derzeit vergleichsweise sehr geringe Reichweite zu erhöhen.

Weiters steht die nachvollziehbare Forderung einer Kostensenkung für potentielle ABS-Teilnehmer:innen der Empfehlung nach technischen Aufrüstungen der Gerätschaft (Kameramodul, GPRS-Modul) entgegen: da die mit der Maßnahme im Kontext stehenden Kosten ein oder sogar der wesentliche Faktor zur Entscheidung über eine Teilnahme am ABS sein dürfte, sollten im Sinne eines möglichst barrierefreien Maßnahmenzugangs die finanziellen Aufwände für Teilnehmer:innen so gering wie möglich gehalten werden.

In diesem Zusammenhang wird zum Abbau etwaiger finanzieller Hürden zur Programmteilnahme auch die Empfehlung einer Quersubventionierungsregelung genannt. Diese Regelung betrifft Personen, die finanziell nicht in der Lage sind, am Programm teilzunehmen bzw. die vollen Kosten für die Teilnahme zu tragen. In einigen Ländern mit Alkohol-Interlock-Programmen können potentielle ABS-Teilnehmer:innen einen Zuschuss beantragen, der z.B. die Kosten der Gerätschaft zumindest teilweise deckt. Die Art und Höhe der Subventionen variieren zwischen den Ländern, in einigen Fällen deckt sie bestimmte Kosten vollständig ab (z.B. Installation), andere Aspekte gar nicht oder nur teilweise (Norbury & Webster, 2021). Subventionen sollten die Kosten des Interlock-Programms für bedürftige Teilnehmer jedoch nicht vollständig beseitigen, sie sollen lediglich die Teilnahme am Programm erschwinglicher gestalten. Im Rahmen dieser Arbeit kann allerdings die letztlich politische Frage, ob, wie und in welchem Umfang geringer verdienende Personen unterstützt werden sollten, nicht geklärt werden. Es kann jedoch angenommen werden, dass Subventionen die Teilnahmebereitschaft sehr wahrscheinlich

erhöhen würden. Eine hohe Teilnahmequote an einem Alkohol-Interlock-Programm wäre für die Gesellschaft jedenfalls günstiger zu bewerten als eine Disqualifikation von Lenker:innen.

Literaturverzeichnis

BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie): Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs“. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.), Wien, 2016.

ETSC (European Transport Safety Council): Alcohol Interlocks in Europe. An overview of current and forthcoming programmes. European Transport Safety Council (Hg.), Brüssel, 2020.

ETSC (European Transport Safety Council): The Swedish Alcohol Interlock Program for offenders. Präsentation im Rahmen der Veranstaltung „Safe & Sober Talk, The fight against drink-driving“ am 5. Februar 2020, Rom.

ETSC (European Transport Safety Council): Drink-driving fact file – Denmark. European Transport Safety Council (Hg.), Brüssel, 2021.

Goldenbeld, Charles: The Dutch Alcohol Interlock Programme: The rise and fall of a promising road safety measure. Präsentation im Rahmen der Veranstaltung „Safe & Sober Talk, Alcohol Interlocks: Towards a European approach for the fight against drink driving?“ 10. Juli 2017, Belgrad.

Gustafsson, Susanne/Forsman, Åsa: Evaluation of a Swedish alcohol interlock program for drink driving offenders – Questionnaire study (Utvärdering av alkolås efter rattfylleri – Enkätstudie). VTI notat 35-2016, 2016.

Houwing, Sjoerd: Alcohol interlocks and drink driving rehabilitation in the European Union – Best practice and guidelines for Member States. European Transport Safety Council ETSC (Hg.), Brüssel, 2016.

Kuratorium für Verkehrssicherheit: Extrem hohe Dunkelziffer bei Alko-Lenkern. Presseaussendung des Kuratorium für Verkehrssicherheit vom 25.02.2002, Quelle: [ots.at/presseaussendung/OTS_20020225_OTS0095/extrem-hohe-dunkelziffer-bei-alko-lenkern](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20020225_OTS0095/extrem-hohe-dunkelziffer-bei-alko-lenkern), abgerufen am 28.04.2022.

Kocsis, Esther: Alkohol, Drogen und Medikamente im Strassenverkehr. Stiftung Maria Ebene, Frastanz, 2008.

Martino, Angelo/Alessio Sitran/Caterina, Rosa: Technical development and deployment of alcohol interlocks in road safety policy. No. PE 513.993, 2014.

Mercier-Guyon, Charles: Drink driving and Interlock programs in France. Präsentation im Rahmen der Veranstaltung „An overview of current and forthcoming alcohol interlock programmes in Europe“, Webinar am 7. Dezember 2020.

Norbury, Frank/Webster, Evan: Locking out the drink driver. Using alcohol interlocks to reduce drink driving in the UK. Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (PACTS), London, 2021.

Skarviken, Pär-Ola: The Swedish Alcohol Interlock Program for offenders. Präsentation im Rahmen der Veranstaltung „Safe & Sober Talk, The fight against drink-driving“ 5. Februar 2020, Rom.

Unfallforschung der Versicherer (UDV): Alkohol-Interlock in Deutschland. Unfallforschung kompakt Nr. 97. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (Hg.): Unfallforschung der Versicherer, Berlin, 2020.

Vehmas, Anne/Löytty, Marita: Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus. Trafi Publications 5/2013, Helsinki.

Velten, Bettina: Offender Program in Belgium. Interne Präsentation, Dräger Stiftung, 25. Jänner 2022.

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62-655864

road.safety@bmk.gv.at

bmk.gv.at