

Einführung von Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrende

Beschluss vom 28.10.2020 auf der Basis einer Empfehlung des Vorstandsausschusses Erwachsene unter Mitwirkung des Vorstandsausschusses Verkehrsmedizin

Beschluss

1. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) begrüßt als primär-präventive Maßnahme ausdrücklich den freiwilligen Einbau von sogenannten Alkohol-Interlock-Systemen, um die Zahl der Alkoholunfälle zu verringern. Hierfür müssen Anreizsysteme geschaffen werden.
2. Aufgrund des Gefahrenpotentials von Alkoholmissbrauch im Straßenverkehr fordert der DVR einen primär-präventiven verpflichtenden Einbau von Alkohol-Interlock-Systemen in allen neuen Kraftfahrzeugen, die der Personenbeförderung (EU-Fahrzeugklasse M) oder Güterbeförderung (EU-Fahrzeugklasse N) dienen. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich für eine europaweit einheitliche Regelung einzusetzen, die eine Umsetzung, ggf. schrittweise nach besonderer Unfallauffälligkeit (z.B. M1, M2, M3¹ bzw. N1, N2, N3²) ermöglicht.
3. Bei der Wiederherstellung der Kraftfahreignung sollten Alkohol-Interlock-Programme (bestehend aus der Technik und der verkehrspsychologischen Intervention) zum Einsatz kommen. Zu prüfen ist die Anwendung von solchen Programmen bei der Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß der §§ 69, 69 a StGB und bei der Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach Fahrerlaubnis-Entzug im Rahmen der §§ 11 und 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung oder im Rahmen des § 23 Absatz 2 Fahrerlaubnis-Verordnung. Die Möglichkeit der Erweiterung des Rechtsbegriffs der "bedingten Eignung" ist zu prüfen.
4. Ebenfalls zu prüfen ist deren Einsatz im Ordnungswidrigkeitenrecht im Rahmen der §§ 24 a, 24 c und 25 StVG.

¹ Klasse M1 = Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz; Klasse M2 = Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 5 Tonnen; Klasse M3 = Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5 Tonnen.

² Klasse N1 = Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen; Klasse N2 = Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen bis zu 12 Tonnen; Klasse N3 = Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 Tonnen

5. Alkohol-Interlock-Programme sollten als Alternative zur vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 111 a StPO) bzw. Sicherstellung oder Beschlagnahme (§ 94 StPO) zum Einsatz kommen. Hierfür muss ein Rechtsbegriff „bedingte Eignung“ eingeführt und definiert werden
6. Alkohol-Interlock-Programme sollten als Alternative zum Fahrverbot nach § 44 StGB zum Einsatz kommen.
7. Je nach Zielgruppe ist eine Eingangsdiagnostik der Geeignetheit des Fahrers für das Alkohol-Interlock-Programm und eine Abschlussdiagnostik vor Ausbau des Systems zu fordern.
8. Es sollte ein Modellversuch zur Einführung von Alkohol-Interlock-Programmen durchgeführt werden. Der Einsatz im Rahmen von Ordnungswidrigkeiten-Verfahren als Alternative zum Fahrverbot könnte ein denkbarer Weg sein. Auch die Anwendung im strafrechtlich relevanten Bereich für erstmalig auffällige Kraftfahrer bis 1,59 Promille könnte Gegenstand eines Modellversuchs sein.
9. Die Wirksamkeit von Alkohol-Interlock-Programmen ist in jedem Fall wissenschaftlich zu evaluieren.

Erläuterungen

Mit der am 24. Oktober 2011 verabschiedeten Empfehlung „Alkoholverbot am Steuer“ tritt der DVR in Sorge um die am Verkehr teilnehmenden Menschen, die in der Zukunft ums Leben kommen oder schwer verletzt werden, für ein Alkoholverbot am Steuer ein.

Die besondere Gefahr von Alkoholmissbrauch im Straßenverkehr lässt sich u. a. in der jährlichen Unfallstatistik ablesen. Im Jahr 2018 wurden zum Beispiel 281 (+ 8,5 % im Vergleich zum Jahr 2017) Verkehrsteilnehmer bei Unfällen unter Alkoholeinfluss getötet und 19.256 Personen verletzt³.

Fast 71 % der bei Unfällen mit Personenschaden (2017) beteiligten alkoholisierten Autofahrer hatten eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,1 Promille oder mehr, waren also absolut fahruntüchtig⁴.

Alkoholeinfluss war laut Destatis 2018 bei 4,5 % aller Unfälle mit Personenschaden eine der Unfallursachen. Jedoch starben 7,5 % aller tödlich

³ Quelle: Destatis „Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2018“, Stand 17.12.2019

⁴ vgl. BAST Bericht M 251 "Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer", Seite 7

verletzten am Verkehr teilnehmenden Menschen in Deutschland infolge eines Alkoholunfalls, das heißt, jeder 13. im Straßenverkehr getötete Mensch. Nach Destatis belegen diese unterschiedlichen Anteile eine überdurchschnittlich hohe Schwere der Alkoholunfälle. „Während bei allen Unfällen mit Personenschaden 11 Getötete und 220 Schwerverletzte auf 1.000 Unfälle kamen, waren es bei Alkoholunfällen 18 Getötete und 333 Schwerverletzte je 1.000 Unfälle.“⁵

Nicht zuletzt hat sich der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL) zusammen mit seinem hessischen Landesverband für regelmäßige Alkoholkontrollen bei Lkw-Fahrern und –Fahrerinnen ausgesprochen. Dabei wird betont, dass die Kontrollen der Polizei und des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) effektiver werden müssen.⁶

Insofern bedarf es weiterer Anstrengungen und Maßnahmen, um zeitnah alkoholbedingte Unfälle zu reduzieren. Eines der erfolgversprechenden Instrumente könnte der Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen sein.

Bei einem Alkohol-Interlock-System handelt es sich um ein in ein Kraftfahrzeug eingebautes Atemalkohol-Messgerät in Verbindung mit einer Wegfahrsperrung, die dazu führt, dass von alkoholisierten Personen der Fahrzeugmotor nicht gestartet werden kann.

Bei einem Alkohol-Interlock-Programm handelt es sich um eine von Verkehrspsychologen durchgeführte Maßnahme, die die Verwendung eines Alkohol-Interlock-Systems in Verbindung mit einer Interventions- bzw. Rehabilitationsmaßnahme vorsieht. Dies soll dauerhaft eine Verhaltensänderung unterstützen, die dazu führt, dass der Konsum von Alkohol und die Nutzung eines Fahrzeuges auch nach Ausbau des Alkohol-Interlock-Systems vom Betroffenen besser voneinander getrennt werden können.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat befürwortet den Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen zur Rehabilitation, wie sie von Seiten der Bundesanstalt für Straßenwesen⁷ und Schubert/Nickel⁸ in die Diskussion gebracht wurden, sowie den Einsatz von Alkohol-Interlock-Systemen im Rahmen der Prävention.

⁵ Siehe Destatis „Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr“, 2017

⁶ Siehe logistra.de „Alkohol bei Lkw-Fahrern: Speditionsverband fordert Konsequenzen“, 11.03.2019

⁷ siehe Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 251, Oktober 2014

⁸ siehe Nickel/Schubert: "Best Practice Alkohol-Interlock", Kirschbaum Verlag, September 2012

Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht des DVR der Einsatz für folgende Anwendungsbereiche zu diskutieren:

I) Primärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlock-Systemen für alle Neufahrzeuge zur Verhinderung von Fahrten unter Alkoholeinfluss.

II) Sekundärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen zum Zwecke des Vermeidens des Entzugs der Fahrerlaubnis bzw. zur Verkürzung der Sperrzeit nach §§ 69, 69a StGB

III) Sekundärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen im Rahmen der Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach Entzug bei vorherigen Fahrten unter Alkoholeinfluss

V) Sekundärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen im Rahmen des Ordnungswidrigkeitenrechts nach § 24a StVG und § 24c StVG während der gesamten Dauer der verlängerten Probezeit

Einsatzgebiete für Alkohol-Interlock-Programme bzw. –Systeme

I) Einsatz von Alkohol-Interlock-Systemen im Rahmen der Primärprävention

Bei diesem Anwendungsfall liegt kein individuelles, änderungsbedürftiges Fehlverhalten vor. Unternehmen setzen "Interlocks" als allgemeine vorbeugende Verkehrssicherheits- und Qualitätssicherungsmaßnahme ein. Die Verwendung von Alkohol-Interlock-Systemen erfolgt als reine Vorbeugungsmaßnahme auf freiwilliger Basis. Zu bedenken ist zudem, dass vor allem solche Unternehmen Alkohol-Interlock-Systeme einführen, die bereits heute über ein hohes Qualitäts- und Sicherheitsbewusstsein verfügen. Zwar ist ein freiwilliger Einsatz aus Sicht der Verkehrssicherheit zu begrüßen, dennoch ist der verpflichtende Einbau in Neufahrzeugen zielführender. Dieser setzt klare Signale für die Trennung zwischen Alkoholenuss und Führen eines Kraftfahrzeuges.

II) Sekundärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen im Rahmen des Strafrechts

Aktuelle Gesetzeslage

Gemäß § 69 Abs. 1 StGB ("Entziehung der Fahrerlaubnis") muss in einem Strafverfahren die Fahrerlaubnis durch das Gericht entzogen werden, wenn jemand wegen einer rechtswidrigen Tat im Zusammenhang

mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges verurteilt wird. Ist die rechtswidrige Tat ein Vergehen der Trunkenheit im Verkehr, so ist der Täter in der Regel als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen (§ 69 Abs. 2 StGB). Hierbei handelt es sich um eine Maßregel der Besserung und Sicherung (vgl. § 61 Nr. 5 StGB). Entscheidend ist, dass sich aus der Tat ergibt, dass der Betroffene zum Führen eines Kraftfahrzeuges ungeeignet ist. Bei den Regelbeispielen der Ungeeignetheit im § 69 Abs. 2 StGB unterstellt der Gesetzgeber so hochgradiges Versagen, dass es keiner weiteren Prüfung bedarf. Begeht also ein Kraftfahrer eine Tat nach § 69 Abs. 2 StGB ohne wesentliche Besonderheit, folgt daraus regelmäßig seine Ungeeignetheit. Zu diesen Regelfällen gehören nach § 69 Abs. 2 StGB u.a. folgende Vergehen, die im Zusammenhang mit Fahren unter Alkoholeinfluss stehen:

- Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315 c StGB (Nr. 1),
- Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB (Nr. 2),
- Vollrausch nach § 323a StGB (Nr. 4), sofern er sich auf eine der Taten nach den Nummern 1-3 bezieht.

Gemäß § 69 Abs. 3 StGB erlischt die Fahrerlaubnis mit der Rechtskraft des Urteils.

Im § 69a StGB ("Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis") ist normiert, dass in einem Fall der Entziehung der Fahrerlaubnis durch das Gericht für die Dauer von sechs Monaten bis zu fünf Jahren keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf.

Einsatzmöglichkeit

Für einige Betroffene bedeutet der Verlust der Fahrerlaubnis eine Gefahr für den Erhalt der beruflichen Existenz. Die Teilnahme an einem Alkohol-Interlock-Programm könnte den Betroffenen darin unterstützen, dauerhaft das Trennungsgebot zwischen Alkoholkonsum und Führen eines Fahrzeuges im Straßenverkehr zu verinnerlichen. Für die Gerichte würde sich durch den Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen die Möglichkeit eröffnen, Betroffene darin zu unterstützen, weiterhin ihren mit der Nutzung eines Fahrzeugs verbundenen Beruf auszuüben. Hierfür muss der Rechtsbegriff der „bedingten Eignung“ eingeführt und definiert werden.

Handlungsbedarf

Wollte man also - wie verschiedentlich in der Öffentlichkeit vorgeschlagen - dem Trunkenheitstäter die Fahrerlaubnis "erhalten", wenn er sich

für eine gewisse Zeit an einem Alkohol-Interlock-Programm beteiligt, müsste der Gesetzgeber deutlich in das Regelungssystem der §§ 69, 69a StGB eingreifen. Denn um an einem Alkohol-Interlock-Programm teilnehmen zu können, müsste der Betroffene über eine Fahrerlaubnis verfügen. Der Betroffene hätte zuvor jedoch seine Ungeeignetheit nachgewiesen, weshalb ihm zwingend die Fahrerlaubnis zu entziehen war.

Da darauf nicht verzichtet werden kann, wäre eine Verkürzung der Sperrfrist nach vorangegangenem Entzug der Fahrerlaubnis denkbar, wenn direkt nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis an einem Alkohol-Interlock-Programm teilgenommen wird.

§ 69a StGB ("Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis") regelt, dass in einem Fall der Entziehung der Fahrerlaubnis durch das Gericht für die Dauer von sechs Monaten bis zu fünf Jahren keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf.

Die Dauer der Sperrfrist richtet sich allein nach dem bei der tatrichterlichen Entscheidung vorhandenen Grad und der voraussichtlichen Dauer des Eignungsmangels.

Jedoch hat das Gericht auch die Möglichkeit nach § 69a Abs. 7 StGB, die Sperrfrist vorzeitig aufzuheben, wenn es Gründe gibt, die die Annahme rechtfertigen, dass der Betroffene nicht mehr ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist. Dabei hat die Sperrfrist zunächst mindestens drei Monate zu betragen. Eine vorzeitige Aufhebung der Sperrfrist setzt jedoch voraus, dass neue Tatsachen einschließlich neuer Ermittlungsergebnisse zum Zeitpunkt der neuen Entscheidung eine wieder gewonnene Eignung annehmen lassen. Dies dürfte bei einem "Alkoholtäter" zu verneinen sein. Zu prüfen wäre aber, ob im Rahmen eines Modellversuchs eine Verkürzung der Sperrfrist unter gleichzeitiger Anordnung der Teilnahme an einem Alkohol-Interlock-Programm möglich wäre. Eine vorzeitige Aufhebung der Sperrfrist nach § 69a Absatz 7 StGB gestattete dann dem Betroffenen die Beantragung einer neuen Fahrerlaubnis nach vorangegangenem Entzug. Es handelte sich dann um die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis; der vorherige Entzug bliebe wirksam.

Es müsste geklärt werden, ob eine mehrmonatige Teilnahme von Trunkenheitstätern an einem Alkohol-Interlock-Programm als ausreichend anzusehen ist, wenn z.B. unter Umständen eine deutlich längere Abstinenz zu fordern wäre. Dies müsste im Vorfeld im Rahmen einer Eingangsdiagnostik geklärt werden.

III) Sekundärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen im Rahmen der Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach Entzug aufgrund vorherigen Fahrens unter Alkoholeinfluss

Aktueller Regelungsstand

Neben der Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter, hat auch die Fahrerlaubnisbehörde im Verwaltungsverfahren die Möglichkeit, eine bestehende Fahrerlaubnis nachträglich zu entziehen (vgl. § 3 Abs. 1 StVG und § 46 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) in Verbindung mit der Anlage 4 Nr. 8).

Eine Entziehung der Fahrerlaubnis im Verwaltungsverfahren trägt den Charakter einer Sicherungsmaßnahme. Diese dient dazu, der Allgemeinheit die Teilnahme ungeeigneter Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr zu ersparen und die von diesen Personen ausgehenden Gefahren abzuwenden.

Unabhängig davon, ob es sich um einen straf- oder verwaltungsrechtlichen Entzug der Fahrerlaubnis handelt, z.B. aufgrund von Ungeeignetheit wegen Alkoholmissbrauchs, muss der Betroffene die Neuerteilung der Fahrerlaubnis bei der Fahrerlaubnisbehörde beantragen und dann gemäß § 11 FeV über die notwendige Eignung verfügen.

Dabei muss die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 13 Abs. 1 Nr. 2 FeV zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Neuerteilung nach vorangegangenem Entzug in bestimmten Fällen die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anordnen. Dies ist der Fall, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden (§ 13 Abs. 1 Nr. 2. b) oder ein Fahrzeug im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr geführt wurde (§ 13 Abs. 1 Nr. 2. c).

§ 13 FeV ist gegenüber § 11 FeV eine speziellere Regelung, soweit die Voraussetzungen für die Anordnung eines medizinischen Gutachtens oder eines medizinisch-psychologischen Gutachtens geregelt werden (vgl. Dauer, in Hentschel/König/ Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 13 FeV, 42. Aufl. 2013).

Genauso hat die Fahrerlaubnisbehörde zur Vorbereitung solcher Entscheidungen anzuordnen, dass ein MPU-Gutachten beizubringen ist, wenn sonst zu klären ist, ob Alkoholmissbrauch oder Alkoholabhängigkeit nicht mehr besteht (§ 13 Abs. 1 Nr. 2 e). Ob Alkoholmissbrauch nicht

mehr besteht, ist nur dann zu klären, wenn ein solcher früher einmal festgestellt wurde. Für eine positive Beurteilung ist hier entscheidend, ob beim Betroffenen ein stabiler Einstellungswandel eingetreten ist.

Einsatzmöglichkeit

Vereinzelt wird vertreten, dass die Fahrerlaubnisbehörde zur Feststellung einer "bedingten Eignung" kommen und in der Folge ein Alkohol-Interlock-Programm als Auflage oder Beschränkung anordnen könnte. Fraglich ist aber, ob vorangegangener "Alkoholmissbrauch" überhaupt zur Annahme einer "bedingten Eignung" führen kann, um "Alkohol-Interlock-Programme" als Auflage oder Beschränkung einzuführen. Nach bisher herrschender Meinung können Auflagen und Beschränkungen nur für körperliche und geistige Mängel angeordnet werden.

Handlungsbedarf

Zu klären wäre, wie im Rahmen des Verwaltungsrechts "Alkohol-Interlock-Programme" ins "System" eingefügt werden könnten. Dabei wäre zu prüfen, ob im Rahmen des Verwaltungsverfahrens bei der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangenem Entzug ein Modellversuch zum Einsatz von Alkohol-Interlocks möglich wäre. Hierbei könnten im Rahmen des Modellversuchs Alkoholtäter als Zielgruppe definiert werden, deren vorangegangene Fahrten mit einer Blut-Alkohol-Konzentration (BAK) von 1,1 Promille bis 1,6 Promille durchgeführt wurden.

IV) Sekundärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen im Rahmen der Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach vorherigem Entzug aufgrund vorherigen Fahrens unter Alkoholeinfluss und nach Beibringen einer erfolgreich absolvierten MPU

Aktueller Regelungsstand

Im Rahmen der Neuerteilung nach vorangegangenem Entzug muss bei einer vorangegangenen Fahrt unter Alkoholeinfluss nach § 13 Nr. 2 c FeV ab 1,6 Promille BAK und mehr ein MPU-Gutachten angeordnet, im Bereich zwischen 1,1 Promille und weniger als 1,6 Promille könnte hingegen die Beibringung eines MPU-Gutachtens nach § 11 Abs. 3 angeordnet werden. Nach § 13 Nr. 2 b FeV ist ein MPU-Gutachten beizubringen, wenn im Straßenverkehr wiederholt Zuwiderhandlungen unter Alkoholeinfluss stattgefunden haben.

Für den Fall, dass die Beibringung eines MPU-Gutachtens angeordnet wird, sei es aufgrund des §13 FeV (muss) oder des §11 Absatz 3 (kann), können folgende Ergebnisse erzielt werden:

- Nicht geeignet - keine Neuerteilung der Fahrerlaubnis
- Geeignet - Neuerteilung der Fahrerlaubnis

Eventuell kann die Teilnahme an einem Kurs nach § 70 FeV zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung die Geeignetheit begründen. Hierzu müsste die Möglichkeit der Erweiterung des Rechtsbegriffs der "bedingten Eignung" geprüft werden.

Einsatzmöglichkeit

Vereinzelt wird vorgeschlagen, einem Trunkenheitstäter, der bereits die Eignungszweifel der Fahrerlaubnisbehörde bei der Prüfung der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis durch Beibringung einer MPU beseitigt hat, zum Schutz der allgemeinen Sicherheit des Straßenverkehrs zusätzlich noch für eine gewisse Zeit die Teilnahme an einem Alkohol-Interlock-Programm bzw. den Einbau eines Alkohol-Interlock-Systems aufzuerlegen. Dieser Vorschlag ist zurzeit rechtswidrig, weil durch die positive MPU die Eignung hergestellt ist.

Handlungsbedarf

Dies würde zu einer Verschärfung der bisherigen Sanktionen führen. Abgesehen von dem eindeutig repressiven Charakter einer solchen Maßnahme beinhaltet es die Entwertung der bisherigen MPU, da trotz Feststellung der Eignung der Gesetzgeber diese generell weiter in

Frage stellt. Hier wäre zu prüfen, ob eine solche Anordnung nicht schon allein aus Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten verfassungswidrig wäre. Denn wenn die Fahrerlaubnisbehörde nach Prüfung des Gutachtens der MPU zu dem Schluss kommt, dass der Kraftfahrer wieder geeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges ist, käme die Anordnung zur Teilnahme an einem Alkohol-Interlock-Programm oder auch nur zum Einbau eines Alkohol-Interlock-Systems einer weiteren Sanktion gleich.

V) Sekundärpräventiver Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen im Rahmen des Ordnungswidrigkeitenrechts nach § 24a StVG

Aktueller Regelungsstand

Nach § 24a Straßenverkehrs-Gesetz (StVG) handelt ordnungswidrig, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut (...) hat. Es liegt nur eine Ordnungswidrigkeit vor, sofern keine Anzeichen für eine alkoholbedingte Fahrunsicherheit zu verzeichnen waren und es nicht zu einem durch den Alkoholkonsum bedingten Unfall gekommen ist. § 25 Abs. 1 S. 2 StVG legt dabei fest, dass für den Fall, dass gegen den Betroffenen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a eine Geldbuße festgesetzt wird, in der Regel auch ein Fahrverbot von 1 bis 3 Monaten (kein Fahrerlaubnisentzug) anzuordnen ist. Der Führerschein muss für diese Zeit abgegeben werden. Er wird nach Ablauf des Fahrverbots wieder ausgehändigt.

Einsatzmöglichkeit

Für eine gewisse Zahl von Betroffenen kann alleine die Verhängung eines Fahrverbots existenzielle Auswirkungen auf den ausgeübten Beruf nach sich ziehen. Die Teilnahme an einem Alkohol-Interlock-Programm in diesen Fällen könnte den Betroffenen darin unterstützen, dauerhaft das Trennungsgebot zwischen Alkoholkonsum und Führen eines Fahrzeuges im Straßenverkehr zu verinnerlichen.

Handlungsbedarf

Es ist zu prüfen, ob der § 25 Abs. 1 S. 2 StVG dahingehend geändert werden kann, dass die Verwaltungsbehörde oder das Gericht alternativ zur Verhängung eines Fahrverbots auch die Teilnahme an einem Alkohol-Interlock-Programm für einen längeren Zeitraum anordnen kann.

gez.
Prof. Dr. Walter Eichendorf
Präsident