

Im Einsatz – im Thema.

# POLIZEI PRAXIS

## ATEMALKOHOLGESTEUERTE WEGFAHRSPERRE



Das Prinzip einer atemalkoholgesteuerten Wegfahrsperre ist denkbar einfach: Sie gibt den Anlasser des Fahrzeugs erst dann frei, wenn der Atemalkoholtest akzeptiert wurde.

### ■ Einen Atemalkoholtest durchführen, damit der Wagen anspringt?

Was für viele ungewohnt klingt, ist mancherorts längst Realität: Der Autofahrer pustet mit Nachdruck in das Mundstück eines unscheinbaren Handgeräts, das den Alkoholgehalt der ausgeatmeten Luft analysiert. Ist das Ergebnis negativ, gibt – wenige Sekunden später – die Elektronik des Wagens den Anlasser frei. Bei dieser Form der Wegfahrsperre, einem sogenannten Alkohol-Interlock, geht es also nicht um Diebstahlschutz, sondern um die konsequente Minderung des Risikos von Fahrten unter Alkoholeinfluss.

Stand der Technik sind Geräte mit elektrochemischem Sensor – wie das Dräger Interlock 7000, das spezifisch Alkohol misst. Für die Überwachung der Sicherheit im Straßenverkehr bedeuten Alkohol-Interlocks einen Paradigmenwechsel, denn der Test wird präventiv durchgeführt – vor dem Starten des Motors. Übliche Verkehrskontrollen hingegen sind Stichproben und zielen darauf ab, Alkoholsünder im laufenden Verkehr zu identifizieren und ihr Verhalten als Ordnungswidrigkeit oder Straftat zu ahnden.

USA: Vorreiter bei Einführung Vorreiter bei der Einführung atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperren waren in den 1980er-Jahren die USA (wo heute mehr als 200.000 dieser Geräte im Einsatz sind) und Kanada. Auch in Australien werden sie auf breiter Basis eingesetzt, ebenso in Europa: Erste Programme gab es in Schweden (ab 1999 zunächst regional, seit 2004 landesweit), Frankreich (erste Studie in 2004) und Finnland (seit 2008, Programm gesetzlich verankert seit 2011). Die positiven Ergebnisse der Feldversuche haben Gesetzgeber in verschiedenen

europäischen Ländern darin bestärkt, die Einführung von Alkohol-Interlocks voranzutreiben.

So werden bis zum Jahr 2015 alle Schulbusse in Frankreich mit Alkohol-Interlocks ausgerüstet sein. In Schweden wird das bereits bei allen staatlich ausgeschriebenen Transportaufträgen gefordert.

Das Prinzip eines Alkohol-Interlocks ist ebenso einfach wie über zeugend: Wer alkoholisiert ist, kann sein Fahrzeug nicht starten. Selbst wenn heute eine solche Wegfahrsperre für jedes Fahrzeug sinnvoll erscheint, lässt sich eine flächendeckende Ausrüstung rechtlich und ökonomisch kaum durchsetzen. Doch es gibt genügend Beispiele dafür, dass der Einsatz bereits gut funktioniert und auch akzeptiert wird. Darunter fällt zum einen die Personenbeförderung (Busse, Taxis) oder der Güterverkehr (z.B. Gefahrgut). In beiden Fällen übernehmen die Fahrer eine große Verantwortung gegenüber Fahrgästen, der Allgemeinheit und Umwelt. Zum anderen dient der Einsatz dieser Wegfahrsperren dazu, dass Personen, die bereits alkoholisiert im Straßenverkehr auffällig geworden sind, das Fahren und Trinken strikt trennen lernen. In den Niederlanden sind mittlerweile mehr als 1.000 Autofahrern mit einem solchen Gerät unterwegs, nachdem Ende 2011 ein entsprechendes Gesetz eingeführt wurde (siehe auch Drägerheft 391; S. 44-47).

Wirksam ist die Technik aber nur, wenn sie zuverlässig funktioniert und auch Manipulationsversuchen stand hält. Das Dräger Interlock 7000 verfügt über verschiedene Mechanismen, die sicherstellen, dass der Atemalkohol genau analysiert und Manipulationsversuche zuverlässig erkannt werden.

Wurde eine Atemprobe abgegeben und akzeptiert, gelangt sie mithilfe des Probenahmebalgs zum elektrochemischen Sensor. Ist sie negativ, sendet das Gerät der Fahrzeugelektronik ein entsprechendes Signal zur Freigabe des Anlassers.

### ■ Ein Plus an Sicherheit

Beim Einbau in Fahrzeuge des Personen- oder Güterverkehrs spricht man von „Primärprävention“. Hier liegt kein konkreter Verdacht gegen den Fahrer vor. „Zudem stillt der Einsatz eines Alkohol-Interlocks das Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste und der Umwelt“, sagt Bettina Velten, Produkt-Managerin bei Dräger. „Das schafft Vertrauen und unterstreicht die von Fahrern und Betreibern übernommene Verantwortung.“

Anders sieht es aus, wenn die Geräte in Fahrzeugen von auffällig gewordenen Verkehrsteilnehmern eingebaut werden. Diese „Sekundärprävention“ dient der Vorbeugung weiterer Trunkenheitsfahrten und wird anstelle oder nach einem Fahrverbot angeordnet. Die direkte Wirksamkeit von Alkohol-Interlocks bestätigen wissenschaftliche Publikationen wie die 2011 veröffentlichte Meta-Studie des US-amerikanischen „Guide to Community Preventive Services“ oder die Cochrane-Studie von 2009. Auch die 2006 präsentierte und von der Europäischen Kommission geförderte Studie „Alcolock implementation in the European Union“ bekräftigt die Eignung dieser Technik für verschiedene Zwecke. In das Projekt waren Bus- und Lkw-Fahrer als Testgruppen für die Primärprävention eingebunden. Durch Alkohol am Steuer auffällig gewordene Kraftfahrer bildeten weitere Testgruppen für den Bereich der Sekundärprävention.

### ■ Den Riegel verschieben

Bei einmal überführten Alkoholsündern zeigten sich Alkohol-Interlocks als wirksame Methode, weitere Alkoholfahrten zu unterbinden. Das gilt insbesondere im Vergleich zum Entzug des Führerscheins, denn unter der Einwirkung von Alkohol wächst offenbar die Bereitschaft, sich – trotz des möglichen Entzugs der Fahrerlaubnis – ans Steuer zu setzen. Eine atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperre schiebt solchen Alkoholfahrten technisch einen Riegel vor. Was manchen Betroffenen zum Versuch verleiten mag, die Geräte zu überlisten. Deshalb sind die Zuverlässigkeit und der Schutz gegen Manipulationen auch so wichtig.

Die Geräte, die wie das Dräger Interlock 7000, die Europäische Norm EN 50436 erfüllen, kommen den jeweiligen Anforderungen an das Prüfverfahren und das Betriebsverhalten nach. Alle Ereignisse, wie etwa das Messergebnis des Atemalkoholtests oder die Fahrdauer, werden mit Datum und Uhrzeit im Gerät gespeichert und können von geschulten Personen mit entsprechender Hard- und Software sowie Zugangsberechtigung ausgelesen werden.

Dies geschieht meist im Abstand weniger Wochen. Die Daten des Teilnehmers sind verschlüsselt, Außenstehende haben keinen Einblick. Aus den Ergebnissen lassen sich im Rahmen einer Therapie beispielsweise Rückschlüsse

ziehen, ob sich das Trinkverhalten des Teilnehmers geändert hat. Studien zufolge fahren einige mehrfach auffällig gewordene Fahrer erneut alkoholisiert auf den Straßen, sobald die Geräte nach Beendigung des Programms wieder ausgebaut wurden. Um das Potenzial eines Alkohol-Interlock-Programms voll auszuschöpfen, ist deshalb die Kombination aus Gerät und begleitenden Maßnahmen sinnvoll.

Schnelles Nachweisverfahren Erste Konzepte für die Alkohol-Interlock-Technik stammen aus den 1960er-Jahren. Als ein Vorreiter der Idee gilt Dr. Robert B. Voas von der National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) in den USA, der in seinem Aufsatz „Cars that Drunks Can't Drive“ die Funktion moderner Interlock-Technik vorwegnahm. Voas arbeitete mit an der 1992 erstmals veröffentlichten für die USA geltenden technischen Interlock-Spezifikation (Model Specifications for Breath Alcohol Ignition Interlock Devices). Zunächst wurde in Nordamerika mit Systemen experimentiert, die mittels Reaktionstest auf die Fahrtüchtigkeit schließen lassen sollten. Schließlich setzte sich aber der Atemalkoholtest vor dem Antritt der Fahrt als schnelles und direktes Nachweisverfahren durch. Am Grundprinzip hat sich seitdem nicht viel geändert. Mit der zunehmenden Verbreitung von Alkohol-Interlocks steigen vor allem die Anforderungen an die Geräte und das Datenmanagement. „Denjenigen, die daran arbeiten, ein Trunkenheitsfahrerprogramm einzuführen, stehen wir mit unserer Erfahrung zur Seite“, betont Bettina Velten. Davon profitieren die beteiligten Kraftfahrer, die ihre Atemproben unter eindeutigen und reproduzierbaren Bedingungen abgeben. Das Plus an Verkehrssicherheit durch den Einsatz von Interlocks kommt indes allen zugute. Peter Thomas, Dräger

[Alle Artikel dieser Kategorie](#)

Media | VDP | OSG | GdP | PolizeiDeinPartner | Smart City sicher  
© 2023 VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR

Kontakt  
Impressum  
Datenschutz  
Newsletter

**Folgen Sie uns!**