



Alles-führerschein.at GmbH
Taborstraße 39/3
1020 Wien

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung IV/ST1
Radetzkystraße 2
1030 Wien
st1@bmvit.gv.at
begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at

02.11.2016

Betreff: Stellungnahme zur 18. FSG-Novelle und ABSV (Alkolock)

In den Niederlanden musste aufgrund von logistischen Schwierigkeiten ein ambitionierter Alkolock-Versuch vor wenigen Monaten wieder eingestellt werden. In Deutschland konnte trotz jahrelangen Bemühens bis heute Alkolock ebenfalls aufgrund von logistischen Hürden nicht eingeführt werden. Der österreichische Entwurf erstaunt, Alkolock als „Untersuchung“ einzuführen, wobei diese Untersuchung „im überwiegenden Interesse der Verkehrssicherheit liegen muss“. Dieses überwiegende Interesse der Verkehrssicherheit ist aus folgenden Gründen fraglich.

In der bislang umfassendsten Alkolock-Studie wurden 10 Alkolock-Programme analysiert. Selbst während das Alkolock eingebaut war, kam es zu Alkoholfahrten. Nach dem Ausbau des Alkolocks stieg das Rückfallrisiko wieder auf das gleiche Niveau bzw. zum Teil sogar auf ein höheres Niveau als jenes der Kontrollgruppen ohne Alkolock.

(Lit.: Paul R. Marques, Ph.D., *Ignition Interlocks: Past, Present and Future, Pacific Institute for Research and Evaluation Calverton, MD, USA, präsentiert am 4. Fit to Drive Kongress, Tallin, 4.-5. Juni 2009*)

Wirtschaftlich Schwächeren werden sich den Alkolock nicht leisten können. Es kommt zwangsläufig zu einer „Zweiklassen-Gesellschaft der Alkolenker“. Es ist nicht auszuschließen, dass bei Wohlhabenderen, die sich den Alkolock leisten können, die Einführung der Alkolocks zu für die Verkehrssicherheit negativen Effekten führen kann: Denn wenn man im Voraus weiß, dass man nach einer aktenkundigen Alkoholfahrt mit einem Alkolock weiterfahren darf, verliert der Führerscheinentzug seine abschreckende Wirkung. Die Hemmschwelle alkoholisiert zu fahren sinkt.

Ablenkung ist Unfallursache Nummer eins (38% laut Statistik Austria). Der Alkolock fordert zu Atemluftabgaben während der Fahrt auf. Auch wenn der Alkolock-Hersteller den Anwendern zur Atemluftabgabe empfiehlt ranzufahren, wird dies in der Praxis wohl nur selten geschehen. In vielen Verkehrssituationen ist es nicht möglich in kurzer Zeit anzuhalten (z.B. Südost-Tangente), und die meisten Alkolock-Verwender werden wegen der Atemluftabgabe einfach nicht anhalten. Es wird eine zusätzliche Art der Ablenkung geschaffen, die das Unfallrisiko erhöht.

Aus Umweltschutzgründen ist eine im Auto eingebaute Start-Stopp-Automatik zu fördern bzw. ist es zu empfehlen, den Motor z. B. im Stau bewusst abzuschalten. Da dies einen neuerlichen Blasvorgang zum Starten nach zieht, ist zu erwarten, dass der Alkolock-Anwender davon Abstand nehmen wird.

Es ist ein beträchtlicher Verwaltungsmehraufwand seitens der Führerscheinbehörden zu erwarten. Nicht nur wegen der Teilnahme, sondern auch wegen der zu erwartenden Ausschlüsse aus dem Programm, zumal es sich bei Alkolenkern erfahrungsgemäß mehrheitlich um Personen handelt, die in überdurchschnittlichem Maß zu Regelverstößen neigen.

Car-Sharing- und Leihwagen-Anbieter müssten den im Führerschein eingetragenen Code für die Verpflichtung ihres Kunden zur Alkolock-Verwendung überprüfen, Car-Sharing-Anbieter sogar wiederholt. Dies ist unmöglich. Auch bei Probefahrten oder privaten Fahrzeugausleihungen kann nicht erwartet werden, dass allen Fahrzeug-Verleiher bei Überprüfung des Führerscheins der vorgesehenen Code 69 bekannt ist.

Im vorliegenden Entwurf nicht zu Ende gedacht erscheint folgender zu erwartender alltäglicher Fall: Einem Mitarbeiter einer Firma mit Fuhrpark wird infolge eines Alkoholdelikts ein Alkolock vorgeschrieben. Um den Arbeitsplatz nicht zu verlieren, möchte dieser Mitarbeiter am Alkolock-Programm teilnehmen. In welches der Fahrzeuge bzw. in wie viele der Fahrzeuge muss die Firma Alkolocks einbauen und wer hat diese zu bezahlen? Denn eine Firma kann nicht sicherstellen, dass für einen Mitarbeiter immer dasselbe Fahrzeug zur Verfügung gestellt wird. Das vermeintliche Argument einen Arbeitsplatzverlust mittels Alkolock zu vermeiden, wird durch einen derartigen wohl häufig auftretenden Fall ad absurdum geführt.

Dadurch dass im vorgesehenen Verordnungsentwurf ein Missbrauch der Vorschriften zur Teilnahme am Alkolock-Programm sanktionslos bleibt, wird die Hemmschwelle zum Missbrauch gesenkt.

Die vorgesehene Vergabe des Alkolock-Programms an ausschließlich eine Firma ist aus wettbewerbsrechtlicher Sicht nicht nachvollziehbar. Noch bedenklicher wäre es, wenn die mit der Durchführung des Alkolock-Programms beauftragte Firma zugleich mit der Evaluation (mittels öffentlicher Gelder) beauftragt wird.

Dr. Gregor Bartl
Geschäftsführer
alles-führerschein.at GmbH