

Unfallforschung kompakt

Illegale Drogen im Straßenverkehr

Impressum

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43/43G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
unfallforschung@gdv.de
www.udv.de

Redaktion: Klaus Brandenstein, Sabine Degener
Layout: Franziska Gerson Pereira
Bildnachweis: Unfallforschung der Versicherer

Erschienen: 05/2011

Einleitung

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat die Interventionsstelle Oberhausen e. V. (Intob) beauftragt, die Entwicklung des Drogenkonsums in den letzten Jahren zu überprüfen. Außerdem sollte untersucht werden, ob es bei jungen Fahrern, bezogen auf das Thema Drogen im Straßenverkehr, Veränderungen zu der 2002 durchgeführten Studie „Party- und Designerdrogen im Straßenverkehr“ gibt.

Die aktuelle Befragung konzentriert sich auf zwei Befragungsorte, die Schule und Partyveranstaltungen; zudem wird bei den Befragten zwischen städtischen und ländlichen Gebieten unterschieden. Mit dieser methodischen Ausweitung gelang es, einen breiten Einblick in das Themengebiet zu erhalten und gleichzeitig die Einstellungen von Drogenerfahrenen und Drogenunerfahrenen zu vergleichen. Denn während der allgemeine Drogenkonsum in Deutschland relativ präzise erforscht ist, bestehen beim Thema „Drogen im Straßenverkehr“ noch immer gravierende Defizite.

Inhalt

	Einleitung	2
1	Empirische Befragung: Drogenkonsum im Straßenverkehr	4
	1.1 Vorgehensweise	4
2	Ergebnisse der gesamten Befragungsgruppe	5
	2.1 Drogenkonsum allgemein	5
	2.2 Alkoholkonsum	6
	2.3 Fahren unter Drogenkonsum	6
	2.4 Polizeikontrollen	9
	2.5 Verkehrsverstöße mit Punkten	10
	2.6 Unfälle unter Drogenkonsum	11
	2.7 Meinungen zum Thema Drogen im Straßenverkehr	11
3	Ausblick für die Verkehrssicherheit	13
4	Schlussfolgerungen für die Verkehrssicherheit	15
	Literatur	16

1 Empirische Befragung: Drogenkonsum im Straßenverkehr

1.1 Vorgehensweise

Nach der Studie „Party- und Designerdrogen im Straßenverkehr“ von 2002 sollen mit der neuen Studie die aktuellen Entwicklungen zum Thema „Drogen im Straßenverkehr“ näher betrachtet werden. Während die vorherige Studie die Priorität auf Ecstasykonsumenten setzte, ist die aktuelle Studie das Thema Drogen im Straßenverkehr heterogener aufgestellt und konzentriert sich nicht auf einzelne Drogen.

Um allerdings die Ergebnisse der beiden Studien miteinander vergleichen zu können, wurde der Befragung ein weitgehend ähnlicher Fragenkatalog zu Grunde gelegt; einzelne Modifikationen erfolgten aufgrund der veränderten Befragtengruppen und bisheriger Erfahrungen. Im Unterschied zur 2002er Studie, die sich hauptsächlich auf Discos, Kneipen und Tanzveranstaltungen konzentrierte, enthält die aktuelle Studie vier verschiedene Befragtengruppen:

- Disco/Tanzveranstaltung im ländlichen Gebiet
- Schulen im ländlichen Gebiet
- Disco/Tanzveranstaltung im Stadtgebiet
- Schulen im Stadtgebiet.

Tabelle 1: Ort der Befragung

	Häufigkeit	Prozent
Gymnasium in Essen	40	10,3
Gesamtschule im Raum Göttingen	100	25,6
Gesamtschule Oberhausen	46	11,8
Discoververanstaltung in Duisburg	71	18,2
Gymnasium im Raum Göttingen	46	11,8
Berufsschule Oberhausen	47	12,1
Disco im Raum Göttingen	40	10,3
Gesamt	390	100,0

Die empirischen Daten sind zwar nicht repräsentativ für Deutschland, bieten aber dennoch wertvolle Erkenntnisse in diesem sensiblen Themenbereich, der quantitativ ohnehin schwer erfassbar ist. In den beteiligten Schulen erhielten dazu die Schüler und Schülerinnen, die über einen Autoführerschein oder Mofa/Rollerführerschein verfügten, einen Fragebogen, der unter Wahrung des Datenschutzes anonym ausgefüllt und durch den jeweiligen Ansprechpartner in der Schule an Intob weitergeleitet wurde. Bei den Disco- und Tanzveranstaltungen errichtete Intob einen Stand, an dem peergroup-orientiert (Studenten im Befragtenalter) Besucher angesprochen wurden. Hierbei erhielt jeder Befragte, der einen Fragebogen komplett ausfüllte, als Belohnung freien Eintritt für eine Folgeveranstaltung. Der Fragebogen umfasste 13 Seiten und wurde durchschnittlich in 20 bis 30 Minuten ausgefüllt. Insgesamt entstanden so 428 ausgefüllte Fragebögen, wovon 38 Fragebögen aufgrund eines fehlenden Führerscheins oder fehlerhafter Angaben von der Auswertung ausgeschlossen wurden. Bei diesen 390 relevanten Fragebögen erfolgte die Befragung an den in Tabelle 1 genannten Standorten und erreichte jeweils die aufgeführte Stichprobenzahl.

Von diesen 390 Befragten leben wiederum 157 Personen im städtischen und 233 Personen im ländlichen Raum.

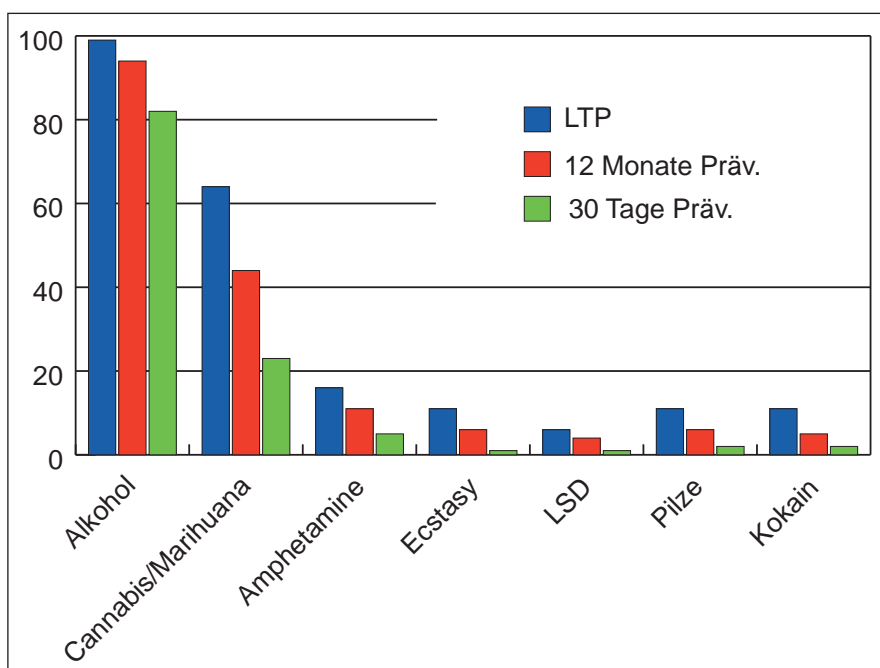
2 Ergebnisse der gesamten Befragungsgruppe

2.1 Drogenkonsum allgemein

65% aller Befragten haben Erfahrungen mit illegalen Drogen. Vor allem fallen die über 18-Jährigen mit entsprechenden Erfahrungen auf (77%), bei Jugendlichen bis 18 Jahren sind dies hingegen „nur“ 52%, d.h. immerhin 25% weniger. Bei repräsentativen Studien liegen die Prävalenzwerte deutlich niedriger. Während

z.B. bei einer Studie der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) aus dem Jahre 2004 in der Altersgruppe der 18 bis 24-Jährigen 40% Erfahrung mit Drogen haben, liegt der Wert bei der aktuellen Befragung mit 65% um fast ein Viertel höher.

Die Befragung von 2002 bietet hierzu leider keine Vergleichsgrundlage, da ausschließlich Drogenkonsumenten befragt wurden und somit jeder Drogenerfahrungen hatte.



¹⁾ LTP = Life Time Prävalenz/Lebenszeitprävalenz

Abbildung 1: Drogenkonsum aller Befragten, Angaben in %

2.2 Alkoholkonsum

Fast alle Befragten (99%) haben bereits Erfahrungen mit Alkohol gemacht. 82% konsumieren mindestens einmal im Monat Alkohol. Mehr als die Hälfte (53%) trinkt sogar jedes Wochenende Alkohol. Das unterstreicht, dass Alkohol eine der beliebtesten (legalen) Drogen ist. Dies zeigen grundsätzlich auch repräsentative Vergleichsstudien. Wie im Drogenaffinitätssurvey der BZGA von 2008 liegen die entsprechenden Werte in solchen Studien jedoch deutlich niedriger; in der BZGA-Studie konsumierten beispielsweise insgesamt 17% wöchentlich Alkohol.

Einen täglichen Konsum gaben aber auch von den aktuell Befragten nur die wenigsten an (4%). Intensiver Alkoholkonsum ist vor allem bei den männlichen Befragten zu beobachten; 79% der Befragten, die täglich Alkohol konsumieren, sind männlich. In der Studie von 2002 wurde nur der Mischkonsum untersucht und nicht der reine Alkoholkonsum, daher ist auch hier kein Vergleich möglich.

2.3 Fahren unter Drogenkonsum

Mehr als jeder vierte Befragte, der aktuell Drogen konsumiert, fährt auch unter Alkohol- und Drogeneinfluss (29%). 9% fahren sogar häufig unter Drogeneinfluss. Das zeigt, dass es weiterhin eine große Anzahl von Gefährdern für den Straßenverkehr gibt und sich in dieser Hinsicht wenig geändert hat.

In der Studie von 2002 lag dieser Wert deutlich höher. Während in der aktuellen Studie 29% der Befragten unter Drogeneinfluss fahren, waren es in der Vorgängerstudie 94%. Da die Zielgruppe der aktuellen Befragung größtenteils erst vor kurzem den Führerschein erhalten hat, kann vermutet werden, dass hier eine größere Sensibilisierung für das Thema Drogen und Straßenverkehr vorhanden ist bzw. man

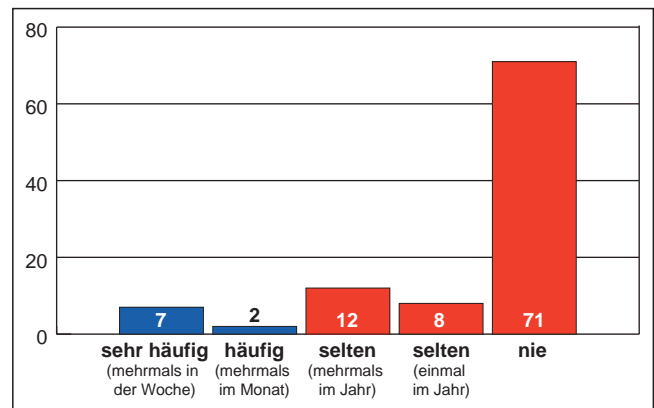


Abbildung 2: Häufigkeit von Fahrten unter Drogenkonsum, Angaben in %

während der Probezeit eher um seinen Führerschein besorgt ist.

Vor allem der Konsum kurz vor Antritt und während der Fahrt birgt große Risiken. 8% der Befragten konsumierten dennoch Drogen sogar während der Fahrt. Bei den Zahlen zum Drogenkonsum kurz vor Fahrtantritt liegt der aktuelle Wert mit 19% noch deutlich höher, 2002 lag er bei 26%. Das heißt, der aktuelle Konsum kurz vor der Fahrt ist immer noch ein Thema, das akut besteht und ein Risiko für den Straßenverkehr darstellt.

Ein genauerer Blick auf diesen Aspekt verrät, dass 26% der Befragten ihre Fahrten bereits bis zu fünf Stunden nach dem Drogenkonsum antraten. Alarmierend ist in diesem Kontext, dass speziell von denjenigen, die schon nach weniger als einer Stunde nach erfolgtem Drogenkonsum gefahren sind, nur die Hälfte der Meinung war, dass diese Zeitspanne sehr knapp sei.

Spezialauswertungen zu den beiden illegalen Drogen Cannabis und Ecstasy erlauben zudem einen Vergleich zur Studie von 2002. Dort gaben 56% der 192 Ecstasy-Konsumenten und 84% der 195 Cannabiskonsumenten an, Fahrten unter Einfluss der jeweiligen Drogen nach weniger als fünf Stunden nach dem Konsum angetreten zu haben. Deutlich geringere

Werte zeigen sich in der aktuellen Befragung. Vergleicht man die Cannabiskonsumenten, dann waren es „nur“ 26% der 105 Cannabiskonsumenten, die Fahrten nach weniger als fünf Stunden nach dem Konsum angetreten haben. Bei der Droge Ecstasy liegt der aktuelle Wert mit 16% der 25 Ecstasy-Konsumenten ebenfalls deutlich unter dem von 2002. Hierbei ist jedoch einschränkend zu bedenken, dass die aktuelle Fallzahl sehr gering ausfällt und somit wenig aussagekräftig ist. Darüber hinaus sind die unterschiedlichen Werte weniger als ein Wandel des Fahrverhaltens unter Drogeneinfluss zu verstehen, sondern dürften vielmehr auf die verschiedenen Befragtengruppen zurückzuführen sein.

Hinsichtlich der Wirkungen von Drogen nahmen Fahrer unter Drogeneinfluss am häufigsten Müdigkeit wahr (33%). Im Gegensatz zur vorherigen Studie waren in der aktuellen Befragung auch Angaben von positiv empfundenen Wirkungen möglich. Auffallend ist dabei, dass fast jeder Dritte, der unter Drogeneinfluss gefahren ist, das positive Merkmal angab, „relaxt und cool“ gewesen zu sein. Beinahe jeder vierte Befragte erlebte Halluzinationen und einige mehr gaben sogar an, dass er/sie das Gefühl hatte, verfolgt zu werden. Jeder

fünfte Befragte gab an, dass während der Drogenfahrt seine Konzentration besser gewesen sei. Hieraus lässt sich ableiten, dass nicht wenige, die unter Drogeneinfluss fahren, die Gefahr unterschätzen und die Fahrt sogar vielmehr als positiv wahrnehmen.

Auch bei einem Mischkonsum von Alkohol und illegalen Drogen wurde Müdigkeit von den meisten Befragten als bemerkte Wirkung genannt (35%). Auffallend ist hierbei, dass jeder fünfte Befragte angab, sich bei der Fahrt unter Alkohol- und Drogeneinfluss sicherer als sonst gefühlt zu haben. Beim Mischkonsum fallen die Werte der positiv empfundenen Merkmale aber insgesamt niedriger aus. Jeder Vierte gab außerdem eine verringertes Reaktionsvermögen an.

Dennoch besteht kein Anlass dazu, das Problembewusstsein der aktuell Befragten zu loben, zumal dieses bezüglich der meisten Merkmale in der Studie von 2002 stärker ausgeprägt war. Dort wurde beispielsweise das Merkmal „Reaktion irgendwie langsam“ von 49% der Befragten genannt; aktuell gaben dies wie dargestellt deutlich weniger Befragte an. Hinsichtlich der meisten Merkmale bestehen große Unterschiede. Nur beim Merkmal Müdigkeit sind die Angaben sehr ähnlich (Tabelle 2).

Tabelle 2: Vergleich Befragung 2002 / aktuelle Befragung: Wirkungen unter Drogenkonsum

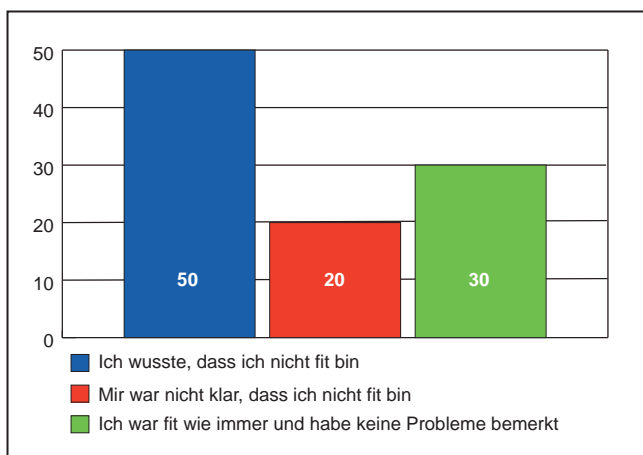
Merkmal	Studie 2002	Studie 2009/2010 nur Drogen	Studie 2009/2010 Alkohol und Drogen
Reaktion irgendwie langsam	49 %	23 %	25 %
unkonzentriert	45 %	18 %	24 %
schlapp/ erschöpft	43 %	31 %	28 %
starke Glücksgefühle / euphorisch	39 %	27 %	16 %
nervös, zappelig, unruhig	34 %	23 %	11 %
Müdigkeit	32 %	33 %	35 %
Halluzinationen	15 %	24 %	13 %
Herzjagen, Herzrasen, schneller Puls	13 %	23 %	15 %
Übelkeit	15 %	10 %	24 %

Tabelle 3: Vergleich Befragung 2002/aktuelle Befragung: Wirkung auf das Fahrverhalten und Drogenkonsum

Merkmal	Befragung 2002	Befragung 2009/2010
Ich musste mich mehr anstrengen als sonst, um richtig zu fahren	55 %	49 %
Schilder nicht so wahrgenommen	35 %	23 %
Problem mit dem Spurhalten	33 %	16 %
Geschwindigkeit schneller als erlaubt	29 %	15 %
Geschwindigkeit etwas unkoordiniert	28 %	23 %
Ich habe da weniger als sonst darauf geachtet, wie ich fahre	26 %	27 %
Nicht angeschnallt	23 %	12 %
Zu schnell in der Kurve / zu „forsch“ in die Kurve	21 %	15 %
Kurve falsch eingeschätzt	21 %	14 %

Auch bei den Fragen zum Fahrverhalten können bei einem Vergleich mit der vorherigen Befragung diverse Unterschiede festgestellt werden (Tabelle 3).

Weiteren Aufschluss zu diesem Thema gibt die Frage danach, für wie „fit“ zum Fahren sich die Befragten fühlten. Die Hälfte der Befragten, die unter Drogeneinfluss gefahren sind, gab immerhin an, dass sie wussten, dass sie nicht fit sind. Weitere 20% stellten fest, dass sie die Fahrt unterschätzt hätten. Trotzdem empfand immer noch rund ein Drittel die Fahrt als problemlos (Abbildung 3).

**Abbildung 3: Einschätzung der Fahrt unter Drogeneinfluss, Angaben in %**

Im Vergleich zu 2002 sahen in diesem Kontext in der aktuellen Befragung die Befragten ihr Fahrverhalten etwas kritischer. Während 2002 41% angaben, bei der Fahrt nicht fit gewesen zu sein, nannten dies aktuell 50%. Die Angabe „Ich war fit wie immer und habe keine Probleme bemerkt“ wurde hingegen in beiden Befragungen in etwa gleich häufig genannt (2002: 29%, 2009/10: 30%). Generell deuten somit auch die aktuellen Daten darauf hin, dass ein nicht unbeachtlicher Anteil an jungen Fahrern das Risiko ignoriert, indem Drogenfahrten als risikoarm abgewertet werden.

Etwas anders gestalteten sich die Einschätzungen von Drogenfahrten, wenn die Befragten diese als Beifahrer erlebten. 45% der Befragten gaben zu Erlebnissen als Beifahrer an, dass der Fahrer aus ihrer Sicht schneller als erlaubt fuhr. Interessanterweise wurde dies nur von 15% der Befragten so empfunden, wenn sie selbst unter Drogeneinfluss fuhren. 40% der Befragten hatten als Beifahrer sogar Angst, dass etwas passieren könne. Einige der Befragten, die selbst unter Drogen fahren, ergänzten auf dem Fragebogen, dass sie nie mit jemandem mitfahren würden, der unter Drogeneinfluss steht. Das deutet zumindest darauf hin, dass ihnen prinzipiell bewusst zu sein

scheint, dass sie hiermit ein Risiko eingehen würden, aber dieses zum Zeitpunkt einer Fahrt unter Drogenkonsum ignorieren bzw. der Nutzen, zum gewünschten Ort zu kommen, größer ist als die angenommene Gefahr, dass etwas passieren könnte.

Dass die Fahrt als Beifahrer viel differenzierter bewertet wird, zeigt vor allem die Einschätzung des Fahrverhaltens anderer unter Drogeneinfluss aus Beifahrersicht, die in Abbildung 4 gezeigt wird. Bei der Einschätzung sind nur 33% der Meinung, dass der Fahrer wusste, dass er nicht fit ist, und 43% vertraten sogar die Auffassung, dass ihm dies nicht klar gewesen wäre. Der Anteil derjenigen, die keine Probleme feststellen konnten, ist mit 24% ebenfalls deutlich niedriger als der Anteil der Befragten, die bei sich selbst keine Schwierigkeiten bemerkten. Dementsprechend sehen viele Befragte die Situation als Beifahrer eher kritisch.

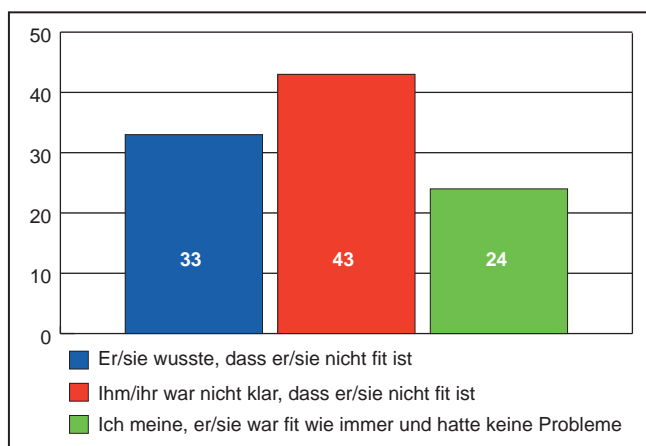


Abbildung 4: Einschätzung der Beifahrer, Angaben in %

Während die drogenerfahrenen Befragten mit 42% schon einmal als Beifahrer eine Fahrt mit einem Fahrer unter Alkohol- und Drogeneinfluss erlebt haben, ist dies bei den drogenunerfahrenen Befragten nur bei 18% der Fall. Das heißt, unter den Drogenunerfahrenen scheint eine geringere Bereitschaft zu bestehen, mit jemandem mitzufahren, der vor der

Fahrt Alkohol bzw. Drogen konsumiert hat, bzw. diese verfügen über ein soziales Umfeld mit einem geringeren Anteil an Drogenkonsumenten und haben daher weniger derartige Fahrten erlebt.

2.4 Polizeikontrollen

Fast ein Drittel der Befragten (32%) hat bereits mindestens eine Polizeikontrolle erlebt. Bei den meisten dieser Kontrollen handelte es sich um Führerschein- und Fahrzeugkontrollen. Aber es gab auch zahlreiche Nennungen zu Drogen- und Alkoholkontrollen: Jeder zweite Befragte, der bereits von der Polizei kontrolliert wurde, hat auch mindestens eine Alkoholkontrolle erlebt. Bei fast jedem vierten Befragten, der bereits von der Polizei kontrolliert wurde, fand mindestens eine Kontrolle auf Drogenkonsum statt.

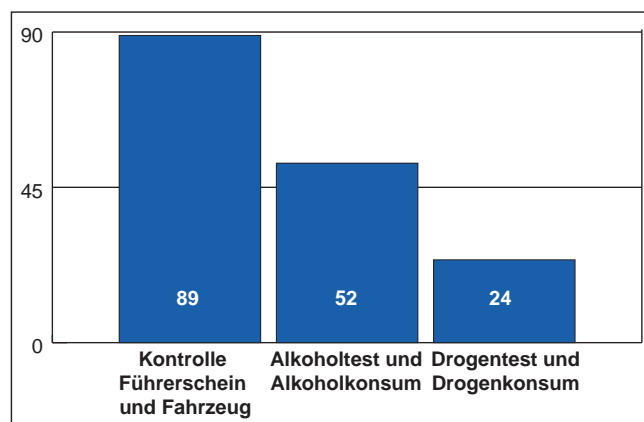


Abbildung 5: Art der Polizeikontrolle, Angaben in %

Besonders bedeutsam ist, dass im Rahmen der erlebten Polizeikontrollen 27% der hierfür relevanten 92 Befragten angaben, dass ein aktueller Drogenkonsum durch die Beamten unentdeckt blieb. Für eine wohl nicht zuletzt auch deshalb relativ geringe Abschreckungswirkung von polizeilichen Drogenkontrollen spricht darüber hinaus, dass 43% der Befragten, die illegale Drogen konsumieren und bereits von der Polizei kontrolliert wurden, weiterhin unter Alkohol- und Drogeneinfluss fahren.

In der Studie von 2002 hatten weitaus mehr Befragte bereits mindestens eine Polizeikontrolle erlebt (2002: 56 %, 2009/2010: 32 %). Da die Befragung 2002 jedoch weitgehend nachts durchgeführt wurde und im Wesentlichen Besucher von Tanzveranstaltungen befragt wurden, bestand bei diesen generell eine größere Wahrscheinlichkeit, bereits Polizeikontrollen erlebt zu haben. Der direkte Vergleich beider Befragungen (Tabelle 4) deutet zwar darauf hin, dass die Polizeikontrollen effektiver geworden zu sein scheinen, aber mit 27 % liegt der Wert des unbemerkten Drogenkonsums einerseits immer noch sehr hoch. Andererseits ist zu bedenken, dass es sich nicht um repräsentative Befragungen handelt und diese Werte auch allein aufgrund der verschiedenen Befragtengruppen variieren können. Die Ergebnisse deuten somit also höchstens darauf hin, dass sich die Polizeikontrollen in diesem Bereich verbessert haben.

Bisherige Erfolge der Polizei in diesem Bereich sollten also höchstens als Motivation für die

Tabelle 4: Vergleich Befragung 2002 / aktuelle Befragung: persönlich erlebte Polizeikontrollen

Merkmal	Befragung 2002	Befragung 2009/2010 ¹⁾
Wurdest du schon einmal von der Polizei angehalten/kontrolliert?	126 (56 %)	110 (32 %)
Wurdest du schon einmal nach Drogenkonsum angehalten und die Polizei hat nichts gemerkt?	90 (40 %)	25 (27 %)
Gab es Kontrollen und die Polizei hat den Drogenkonsum entdeckt?	8 (4 %)	8 (9 %)

¹⁾ Angabe in % (gültige Prozente)

Zukunft verstanden werden, die es stetig durch gezielte Kontrollen, Präventionsarbeit und Schulungen zu steigern gilt.

2.5 Verkehrsverstöße mit Punkten

17 % der Befragten gaben an, Eintragungen im Zentralregister (so genannte „Punkte“) wegen Verkehrsverstößen zu haben. Bei den Befragten, die aktuell Drogen konsumieren, liegt dieser Wert etwas höher (19 %). Als Gründe der Eintragungen wegen Verkehrsverstößen wurden von allen Befragten hauptsächlich Folgende genannt:

- 65 % zu hohe Geschwindigkeit
- 25 % Fahren über Rot
- 17 % unkorrektes Überholen
- 15 % geringer Abstand
- 8 % Nötigungsdelikt.

Von den 56 Befragten, die Punkte wegen Verkehrsverstößen angaben, kannten 63 % ihren Punktestand. Jeder Vierte (26 %) hatte 3 Punkte und mehr. Von den Befragten, die aktuell Drogen konsumieren, kannten 60 % ihren Punktestand; 29 % hatten 3 Punkte und mehr. Das heißt, die aktuellen Drogenkonsumenten hatten etwas häufiger 3 und mehr Punkte.

In der Studie von 2002 lagen diese Werte deutlich höher (2002: 90 Befragte mit Punkten wegen Verkehrsverstößen, 2009/2010: 56 Befragte mit Punkten wegen Verkehrsverstößen). Hinsichtlich der Art der Verkehrsverstöße bestehen jedoch einige Parallelen. So nannten die Befragten sowohl bei der Befragung 2002 als auch in der aktuellen Befragung überhöhte Geschwindigkeit und Fahren über Rot am häufigsten. Vergleichbar sind auch die Angaben zur MPU (Medizinisch-psychologische Untersuchung). Während 2002 insgesamt sechs Befragte eine MPU angaben,

waren es in der aktuellen Untersuchung sieben Befragte.

Die Ergebnisse zeigen deutlich, dass das Gefahrenpotenzial gleich geblieben ist und sich auch das Delinquenzverhalten kaum geändert hat.

2.6 Unfälle unter Drogeneinfluss

Sieben Befragte hatten bereits einen Unfall unter Drogeneinfluss. Dabei wurde der Konsum von Cannabis, Alkohol und Cannabis, Amphetaminen sowie Kokain und Alkohol genannt. Bei über der Hälfte der Fälle betrug der Zeitabstand zwischen Fahrtantritt und Drogenkonsum weniger als eine Stunde.

Während zu Unfallfahrten unter reinem Drogeneinfluss vorzugsweise die Merkmale „starke Glücksgefühle“, „Überhitzung“, „geringe Konzentration“, „Müdigkeit“, „gereizt/aggressiv“ und „deprimiert/gleichgültig“ genannt wurden, wurde bei Unfallfahrten unter Drogen- und Alkoholeinfluss am häufigsten „verlangsamte Reaktionen“, „geringe Konzentration“, „Übelkeit“, „Müdigkeit“ und „starke Glücksgefühle“ angegeben. Hierbei sind beispielsweise auch Unterschiede zu Drogenfahrten ohne Unfall dahingehend zu erkennen, bei denen geringe Konzentration höchstens von rund einem Viertel der Befragten genannt wurde.

Auch wenn die Fallzahlen bei den Unfallfahrten sehr niedrig ausfallen und nicht repräsentativ sind, deuten die Ergebnisse darauf hin, dass diese Fahrten im Gegensatz zu Fahrten unter Drogeneinfluss ohne Unfall sehr unterschiedlich wahrgenommen zu werden scheinen. Das könnte jedoch auch daran liegen, dass nach dem Unfall ein größeres Problembewusstsein besteht als bei einer Fahrt ohne Unfall, d.h. während man sich in einen Fall eher Sorgen macht und Schuld- bzw. Schamgefühle haben dürfte, versucht man

sich im anderen Fall eher von solchen Gefühlen freizusprechen.

Ein Unfall ereignete sich jeweils auf der Autobahn und innerorts, die anderen auf der Landstraße. Zu den Ursachen der Unfälle wurde Folgendes genannt:

- unübersichtlicher Straßenverlauf
- Regen/Schnee
- Straßenbeleuchtung
- Überholmanöver
- Nebel
- Mitschuld des Gegners.

Für zwei der Fahrer war dies nicht der erste Unfall, sie hatten vorher mindestens vier Unfälle. Das zeigt, dass sie aus diesen Erfahrungen nichts gelernt haben und weiterhin ein risikoreiches Verhalten zeigen.

Die Vorgängerstudie konnte hierzu allerdings wesentlich höhere Fallzahlen vorweisen. In der Befragung von 2002 nannten insgesamt 32 Befragte einen Unfall unter Drogeneinfluss.

2.7 Meinungen zum Thema Drogen im Straßenverkehr

71 % der Befragten vertreten die Auffassung, dass die meisten Menschen das Problem von Drogen im Straßenverkehr unterschätzen. In der Untersuchung von 2002 stimmten dieser Aussage nur 52 % der Befragten zu. Das deutet darauf hin, dass ein Großteil der aktuell befragten jungen Fahrer die Gefahren im Straßenverkehr differenzierter wahrnimmt als die in der Befragung von 2002.

Insgesamt 87 % der Befragten lehnen zudem die Aussage ab, dass man nach ein paar Stunden wieder fahren könne und das Problem übertrieben werde. Ein genauerer Blick auf die Daten verrät, dass 28 % dieser Aussage nicht

zustimmen und 59% sogar angeben, dass sie ihr gar nicht zustimmen (Abbildung 7).

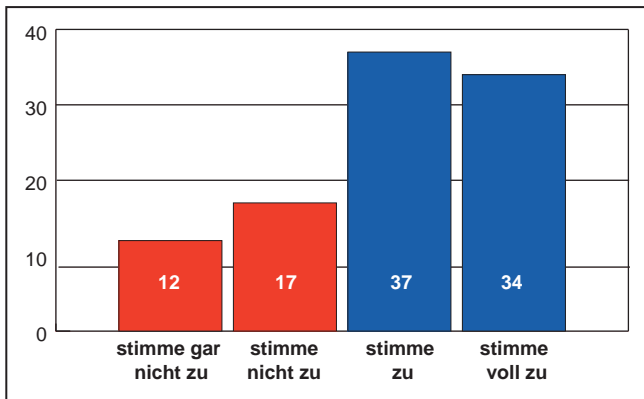


Abbildung 6: Meinungen zum Straßenverkehr: die meisten (auch ich) unterschätzen das Problem, Angaben in %

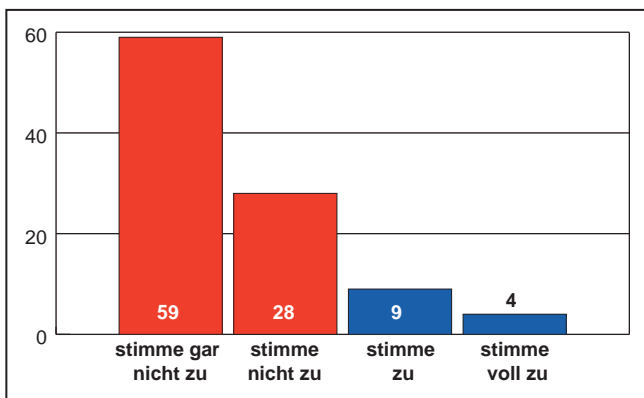


Abbildung 7: Meinungen zum Straßenverkehr: das Problem wird übertrieben, nach ein paar Stunden kann man fahren, Angaben in %

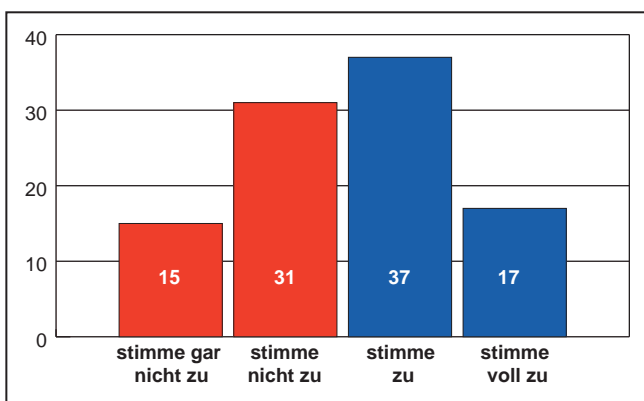


Abbildung 8: Meinungen zum Straßenverkehr: Die Polizei kontrolliert zu wenig auf Drogen am Steuer (zu lasch), Angaben in %.

Dass im Umkehrschluss ein nicht unwesentlicher Teil das Problem immer noch ignoriert, zeigt sich u. a. auch bezüglich der Frage, ob es die Befragten störe, wenn andere Personen unter Alkohol- oder Drogeneinfluss fahren. Zwar stimmten dieser Aussage in der Befragung 2002 deutlich mehr Befragte zu (2002: 20 %, 2009/10: 13 %), dennoch zeigt sich auch aktuell mit einem Wert von 13 %, dass ein relativ großer Anteil der Befragten die Gefahren zumindest bagatellisiert.

Mehr als die Hälfte der Befragten (54 %) sind wiederum der Meinung, dass die Polizei zu wenig kontrolliere; dem stimmen allerdings nur 37 % zu und 17 % voll zu.

Betrachtet man allerdings erneut die Befragten getrennt, wird der unterschiedliche Gehalt dieser Aussage deutlich. So wird dieser Aussage bloß von 46 % der aktuellen Drogenkonsumenten zugestimmt, während sie von zwei Dritteln der drogenunerfahrenen Befragten befürwortet wird. Interessanterweise liegt hier der Wert derjenigen, die aktuell keine Drogen mehr konsumieren, mit 52 % näher an dem der aktuellen Konsumenten als an dem der Abstinenter. Das deutet generell darauf hin, dass diejenigen, die niemals Drogen nahmen, mit einem viel höheren Anteil davon überzeugt sind, dass die Polizei zu lasch kontrolliere, während diejenigen mit Drogenerfahrungen sich nicht noch mehr Kontrollen zu wünschen scheinen.

Dieser Trend wird auch bei der Aussage „Es wird bei uns zu viel wegen Drogen am Steuer kontrolliert“ deutlich. Dieser Aussage wird immerhin von 25 % der aktuellen Drogenkonsumenten zugestimmt, während diese von nur 14 % der drogenunerfahrenen Befragten befürwortet wird. Hier liegt der Wert derjenigen, die aktuell keine Drogen mehr konsumieren, mit 13 % am niedrigsten, was neben

dem Problembewusstsein der Abstinente vor allem auf das der nicht aktuell Konsumierenden hindeutet.

Vergleicht man die Daten zu den beiden letzten Aussagen mit denen der vorherigen Studie, zeigen sich insgesamt deutliche Unterschiede. Die Aussage „Die Polizei kontrolliert zu wenig“ befürwortete 2002 jeder fünfte Befragte (21%), dies tat in der aktuellen Befragung immerhin jeder Zweite (54%), was auf ein deutlich größeres Problembewusstsein der aktuellen Befragtengruppe hindeutet. Der Aussage „Es wird bei uns zu viel wegen Drogen am Steuer kontrolliert“ wurde hingegen von den Befragten der aktuellen Studie häufiger zugestimmt (alle Befragten 2002: 7% und 2009/10: 19%).

3 Ausblick für die Verkehrssicherheit

1) Das gesellschaftsfähige Drogenkonsummuster ändert sich

Während zur Zeit der Befragung von 2002 die Party- und Designerdrogen einen richtigen Hype erlebten, deuten die Daten der aktuellen Befragung auf einen Rückgang dieser Drogen hin. Anders hingegen sieht es bezüglich Cannabis aus. Cannabis bleibt „gesellschaftsfähig“ und falls illegale Drogen nur ausprobiert werden, handelt es sich meistens um Cannabis. Zu beobachten ist dann oftmals ein kombinierter Konsum mit Alkohol. In dieser „Probiergruppe“ finden eher selten Fahrten unter Drogeneinfluss statt und wenn, dann handelt es sich meistens eher um ein einmaliges Ereignis. Anders sieht es bei regelmäßigem Drogenkonsum aus, bei dem teilweise mehrere illegale Drogen (und Alkohol) kombiniert werden und häufiger auch Fahrten unter Drogeneinfluss erfolgen.

2) Wer und wann fährt jemand unter Drogeneinfluss?

Die Daten zeigen, dass die meisten Drogenfahrten stattfinden, da die jungen Fahrer bei ihren Aktivitäten auf das Auto angewiesen sind. Die Befragten möchten etwas erleben und gleichzeitig Drogen konsumieren; der Drogenkonsum gehört für sie zur „Geselligkeit“. Irgendwann kommt jedoch der Zeitpunkt, an dem sie wieder nach Hause fahren oder den Standort wechseln wollen. Die meisten wissen zwar, dass sie damit ein Risiko eingehen, aber der Drang, mit dem Auto zu fahren, ist dann teilweise größer als die Angst vor den Konsequenzen. Erlebt ein junger Fahrer dann unter Drogeneinfluss wiederholt keine Schwierigkeiten (z.B. keine Polizeikontrolle, Polizeikontrolle ohne Entdeckung des Drogenkonsums, subjektives Gefühl des Fahrens wie ohne Drogeneinfluss, kein Unfall, keine Nachteile usw.), bleibt die wahrgenommene Gefahr eher abstrakt und vergleichbar mit einem 16-Jährigen, der von seinen Eltern gesagt bekommt, dass man vom Rauchen Krebs bekommen kann und früher stirbt. Die Gefahr kann dann als geringer eingestuft werden als das „Risiko“, sich ohne Drogenkonsum zu langweilen. Durch die positivierende Verschleierung und Ausblendung der Gefahren werden diese Fahrten in ein besseres Licht gerückt. Solange also die Abstraktheit der Kosten bestehen bleibt, ändert sich auch nicht die Einstellung.

3) Wie kann das Problem aus Sicht der Drogenkonsumenten gelöst werden?

Falls die Möglichkeit besteht, von Feiern, aus Diskos oder anderen Veranstaltungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Hause zu kommen, würden viele auf Fahrten unter Drogeneinfluss verzichten. Fast zwei Drittel der aktuellen Drogenkonsumenten erklärten, dass sie dies für eine effektive Präventionsmaßnahme

halten. Dies zeigt, dass es auch ein Transportproblem ist, das Fahrten unter Drogeneinfluss begünstigt. Während dies von kommunalpolitischer Seite angegangen werden könnte, erscheint es teilweise unrealistisch, bei einer spaßorientierten Zielgruppe davon auszugehen, dass diese beispielsweise durch schockierende Bilder oder Sanktionen von ihrem Verhalten abgebracht werden kann. Während diese Ansätze bei den „Probierkonsumenten“ erfolgreich sein können und zu einem geringeren Drogenkonsum beitragen können sowie zu weniger Drogenfahrten, erscheint dies bei regelmäßigem Drogenkonsum eher abwegig. Solche Drogenkonsumenten wollen konsumieren und dabei mobil bleiben. Hier ist ein klarer Egoismus zu erkennen: Der Spaßfaktor wird höher eingestuft als die potenzielle Gefahr für sich und andere. Die fahrenden Drogenkonsumenten möchten nicht auf ihren Konsum verzichten und verlangen stattdessen, dass andere etwas für sie tun (z. B. Transportmittel bereitstellen). Das zeigt, dass für die Gefährder nur der Moment und ihr eigenes Wohlbefinden wichtig sind und die soziale Umgebung sowie die Risiken für die Umwelt ignoriert werden.

4) Das Bewusstsein der Illegalität

Jedem vierten der Drogen konsumierenden Befragten ist nicht einmal bewusst, dass Drogen im Straßenverkehr verboten sind. Durch die mediale Berichterstattung und diverse Aufklärungsarbeiten wird dies zwar vielen Heranwachsenden vermittelt, doch ändert das auch bei diesen ggf. nur marginal etwas am Fahrverhalten. Vor allem intensive Drogenkonsumenten lassen sich nicht davon abhalten, unter Drogeneinfluss Auto zu fahren.

5) Drogenerkennung

Die Entdeckungsmöglichkeiten im Straßenverkehr haben sich zwar aus Polizeisicht statistisch

verbessert, doch die Dunkelziffer liegt immer noch sehr hoch. Vor allem unterschiedliche Einflüsse politischer, finanzieller und medialer Natur verhindern eine steigende Effizienz. So wird beispielsweise teilweise Drogenkonsum an Schulen aus Angst vor Konsequenzen (z. B. schlechter Ruf der Schule) ignoriert. Wahltaktische, politische Kalküle können ebenfalls dazu führen, dass regierende Parteien Aufmerksamkeit, d. h. negative publicity und Konsequenzen vermeiden wollen und deshalb dieses Thema nicht konsequent angehen. Schließlich liefern auch Medien verschiedene Beiträge, die bessere Maßnahmen erschweren bzw. die öffentliche Meinung konträr beeinflussen (z. B. Legalitätsdebatte Cannabis). Deshalb bleibt der unbemerkte Drogenkonsum im Straßenverkehr ein Problem, dessen Lösung immer noch in weiter Ferne liegt.

6) Empirische Daten zum Thema „Drogen im Straßenverkehr“ weiterhin Mangelware

In Deutschland liegen kaum repräsentative Daten vor, die Langzeitdaten zum Thema Drogen im Straßenverkehr bieten. Lediglich die Studien der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zeigen einen Ausschnitt dieser Problematik, sind allerdings nicht repräsentativ für die gesamte Bundesrepublik. Zielführend wären hier also weiterführende Studien mit größeren Befragtengruppen. Während es international bereits einige groß angelegte Untersuchungen gibt, handelt es sich in Deutschland zumeist um Einzelbefragungen mit begrenzter Aussagekraft. Wie groß die Gefahr von Drogen im Straßenverkehr in Deutschland tatsächlich ist, bleibt daher unbekannt und kann höchstens auf der Grundlage der o. g. Studien der UDV geschätzt werden. Die Schlussfolgerung der Untersuchung von 2002, dass die Dunkelziffer von Drogenfahrten vielfach unterschätzt wird, kann man deshalb nur wiederholen.

4 Schlussfolgerungen für die Verkehrssicherheit

1) Kurzfristige Erfolge von Polizeiaktionen

Intensive Polizeikontrollen auf Drogenkonsum sind hilfreich, da diese zu einer schnellen Verringerung der Gefahr für den Straßenverkehr führen. Allerdings sind diese einerseits sehr kostspielig und andererseits stellt sich dieser Erfolg nur bei langfristig angelegten Kontrollen ein, wie einige Studien aus den USA zeigen. Darüber hinaus sollte jede Polizeiaktion durch präventive Maßnahmen unterstützt werden, damit langfristig ein Erfolg gesichert werden kann, wie z. B. die Kampagne „don't drug & drive“ zeigt.

2) Konzentration auf die „Gefährdergruppe“

Viele junge Fahrer schätzen die Gefahren von Drogenkonsum im Straßenverkehr richtig ein. Doch seit einigen Jahren zeigt sich, dass eine „Gefährdergruppe“ vorhanden ist, die zwar zum Teil die Gefahren erkennt, aber diese aufgrund von egoistischen und hedonistischen Motiven ignoriert. Diese Gruppe sollte näher erforscht werden, um festzustellen, wie diese davon abzubringen ist, sich selbst und andere Menschen zu gefährden. Herkömmliche Präventionsmaßnahmen, Abschreckung und die vorhandenen Sanktionen zeigen bislang kaum Erfolg bei dieser Zielgruppe. Allerdings stellt diese für den Straßenverkehr eine große Gefahr dar. Daher stellen sich folgende Fragen:

- Wie kann diese Gefährdergruppe angesprochen werden?
- Sind die Sanktionen zu schwach oder aus anderen Gründen nicht effektiv?
- Ist die Abschreckung durch Strafen zu gering?

Gleichzeitig sollten für die „Probierkonsumenten“ weiterhin die bestehenden Maßnah-

men (Prävention, Sanktion durch Strafe usw.) angeboten werden, da diese sich hier weitgehend als effektiv erweisen.

Um insgesamt allerdings größere Verkehrssicherheit zu gewährleisten, müsste die Gefahr von Drogenkonsum für den Straßenverkehr präzisiert werden. Zwar gibt es unzählige repräsentative Studien zum Drogenkonsum an sich, doch mangelt es an belastbaren Daten zum Drogenkonsum im Straßenverkehr. Selbst die Bundesbehörden stützen ihre Annahmen auf entdeckte Straftaten und nur bedingt aussagekräftige Studien. Bevor das tatsächliche Ausmaß und die Denkmuster von unterschiedlichen Konsumententypen bezüglich des Fahrens unter Drogeneinfluss nicht bekannt sind, kann die Effektivität im Umgang mit dieser Problematik kaum gesteigert werden.

Weitere Informationen unter: www.udv.de

Literatur

Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (Hrsg.) (2004). Drogenaffinität Jugendlicher in der Bundesrepublik, Teilband Illegale Drogen. Köln.

Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (Hrsg.) (2008). Die Drogenaffinität in der BRD 2008 - Alkohol, Tabak und Cannabiskonsum. Köln.

Kubitzki, Jörg (2002). Party- und Designerdrogen im Straßenverkehr. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.: München.



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Wilhelmstraße 43/43G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Tel.: 030/2020 - 50 00, Fax: 030/2020 - 6000
www.gdv.de, www.udv.de