

VISION ZERO

## FIT UND NÜCHTERN UNTERWEGS



Alkohol und Drogen beeinträchtigen die **Fahrtüchtigkeit**. Wer unter

Einfluss dieser

berauschenden Mittel ein Kraftfahrzeug steuert, gefährdet damit sich und andere. Nach wie vor ereignen sich jedes Jahr rund 40.000 Unfälle, die auf den Einfluss von **Alkohol und Drogen** zurückzuführen sind.

Beim Thema Alkohol hat der DVR eine klare Haltung: Bereits seit 2011 spricht er sich für ein **absolutes Alkoholverbot am Steuer** aus.

Aktuell wird über den Plan der Ampelkoalition diskutiert, **Cannabis** teilweise zu **legalisieren**. Zu den Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ist zu sagen: Cannabis wirkt individuell sehr unterschiedlich. Die Wirkung hängt stark von der Gewöhnung ab, aber auch von körperlichen und psychischen Faktoren bei den Konsumierenden. Sicher ist aber: **Cannabis** kann die **Fahrtüchtigkeit massiv beeinträchtigen** und wer unter Einfluss dieser Droge fährt, kann eine sehr ernste Gefahr für sich und andere darstellen. Deshalb muss gelten:

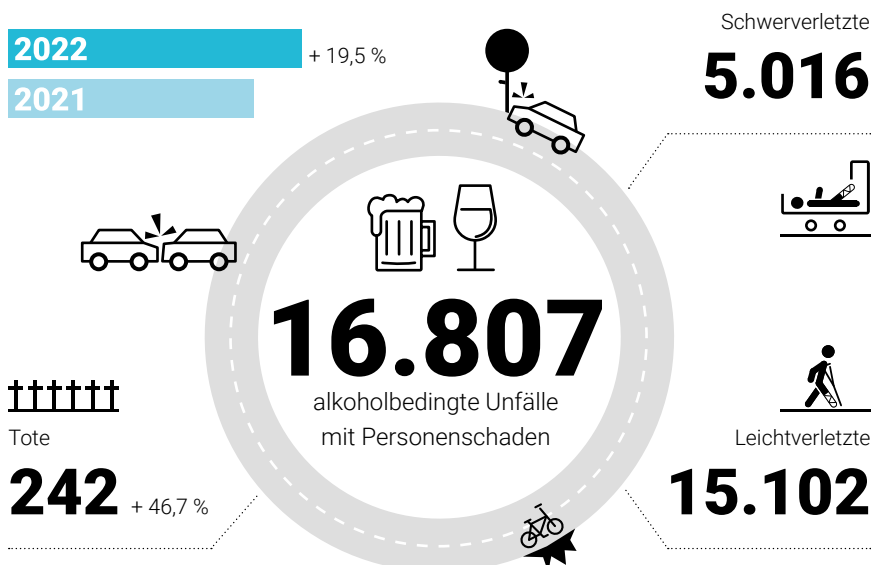
**Wer kifft, fährt nicht.**

Aber auch eine unsachgemäße Einnahme von Medikamenten kann die Aufmerksamkeit, die Konzentration und die Motorik einschränken. Fahren unter dem Einfluss berauschender Mittel kann Menschenleben kosten – das gilt es unbedingt zu vermeiden.

**Manfred Wirsch**  
DVR-Präsident

### Unfallzahlen Alkohol und Drogen

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) hat sich die Zahl der Unfälle, bei denen mindestens eine beteiligte Person alkoholisiert war, im Jahr 2022 auf 38.771 erhöht. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet das eine erschreckende Zunahme um 19,5 Prozent.



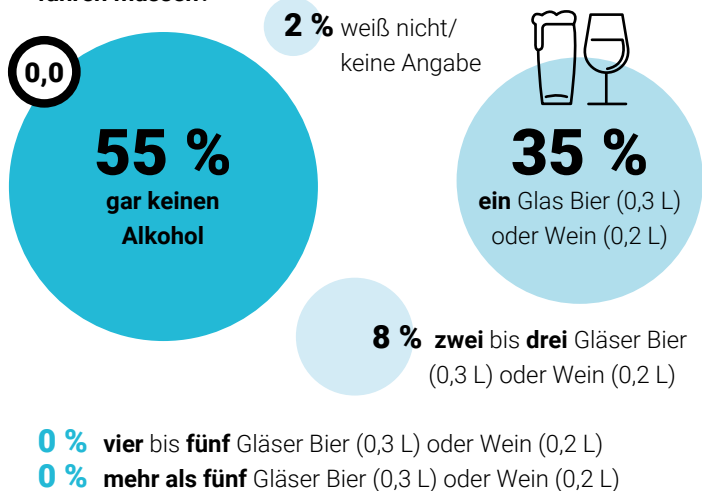
# WIE BEWERTEN VERKEHRSTEILNEHMENDE DIE UNFALLRISIKEN DURCH ALKOHOL, WEITERE DROGEN UND MEDIKAMENTE UND WIE VERHALTEN SIE SICH SELBST?

DVR-Umfrage (August 2023)

Aus der Unfallstatistik lässt sich ablesen, dass die Zahlen der alkoholbedingten Unfälle sowie der Unfallopfer 2022 drastisch gestiegen sind.

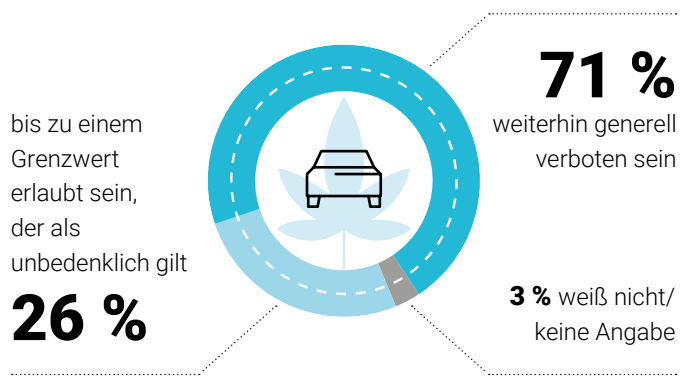
Zu diesem Themenkomplex hat das Meinungsforschungsinstitut Forsa im Auftrag des DVR in einer repräsentativen Online-Umfrage 1.200 Verkehrsteilnehmende ab 18 Jahren befragt.

Menschen handhaben es ja sehr unterschiedlich, nach wie viel Alkohol sie noch Auto fahren. Wie ist das bei Ihnen? Wie viel Alkohol trinken Sie maximal, wenn Sie danach noch Auto fahren müssen?

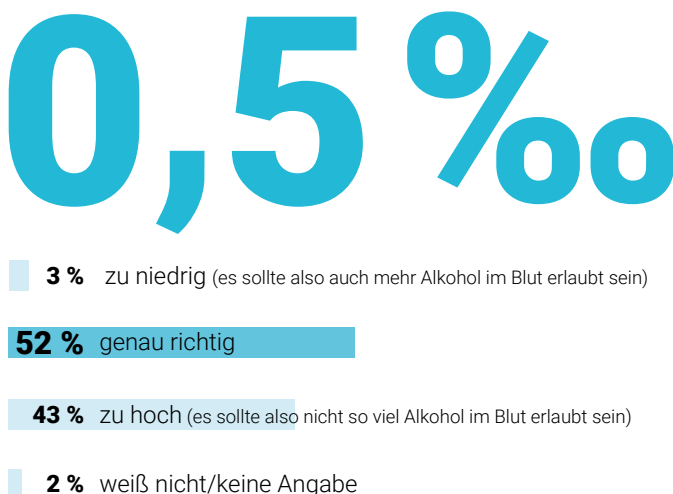


Unter Cannabiseinfluss Auto zu fahren ist derzeit verboten, unabhängig davon, wie lange der Konsum her ist. Aktuell wird über eine Änderung dieser Regelung diskutiert. Was meinen Sie?

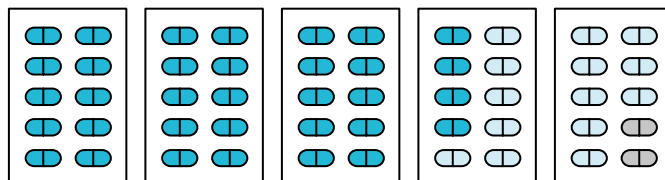
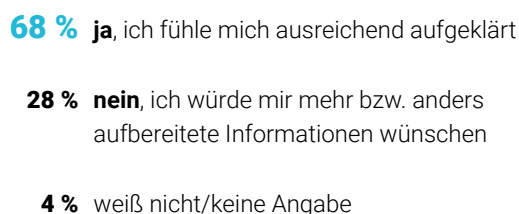
Das Autofahren nach dem Konsum von Cannabis sollte ...



Für das motorisierte Fahren unter dem Einfluss von Alkohol liegt der Grenzwert bei 0,5 Promille. Ist dieser Grenzwert Ihrer Meinung nach zu niedrig, genau richtig oder zu hoch?



Fühlen Sie sich bei der Einnahme von (rezeptfreien und verschreibungspflichtigen) Medikamenten ausreichend über mögliche Risiken bei der Teilnahme am Straßenverkehr aufgeklärt?



# DVR-EMPFEHLUNGEN

## Fahrtüchtigkeit

### Alkoholverbot am Steuer



Das **Fahren unter Alkoholeinfluss** gehört zu den **Hauptursachen** schwerer und **tödlicher Verkehrsunfälle**. Deshalb spricht sich der DVR für ein **absolutes Alkoholverbot am Steuer** aus. Dazu könnte der § 24a Straßenverkehrsgesetz (StVG) neu gefasst werden: „Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er unter der Wirkung alkoholischer Getränke steht.“



Der **Schutz von Leben und körperlicher Unversehrtheit** aller Verkehrsteilnehmenden ist vorrangig gegenüber einer Teilgruppe, die trotz der Teilnahme am Straßenverkehr nicht auf den Konsum von Alkohol verzichten möchte.

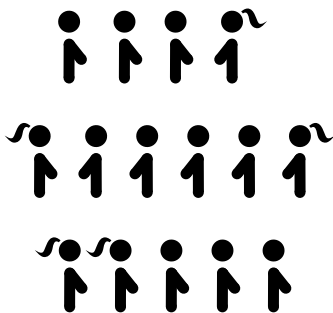


Es ist aufgrund natürlicher Prozesse möglich, eine niedrige Blutalkoholkonzentration (BAK) aufzuweisen, ohne Alkohol getrunken zu haben. Gleichzeitig ist ein tatsächlich **negativer Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit** erst ab einer BAK von **0,2 Promille** wissenschaftlich nachgewiesen. Es sollte daher in einer Gesetzesbegründung klargestellt werden, dass mit der Formulierung „unter der Wirkung alkoholischer Getränke“ eine BAK oberhalb von 0,19 Promille verstanden wird.



Die vielen unterschiedlichen (Ahndungs-) Grenzwerte führen zu einer gewissen Verwirrung bei den Verkehrsteilnehmenden. Durch ein Alkoholverbot könnte man hier zu einer Klarheit kommen, die auch richtiges Verhalten fördern würde. Die Erfahrung in der Präventionsarbeit zeigt zudem: Je klarer die Regeln sind, desto eindeutiger die Einhaltung der Vorschriften. **„Kein Alkohol am Steuer“** ist für alle klar zu definieren.

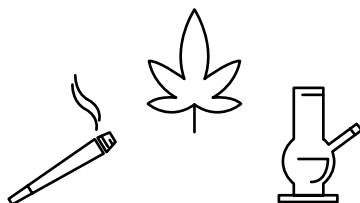
### Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss verhindern



Junge Menschen sollen mit **altersgerechten Botschaften** und Vermittlungswegen auch in Schule und Berufsschule über die **Gefahren** des Fahrens **unter Drogeneinfluss**

**Fahrens unter Drogeneinfluss sensibilisiert werden, um nachhaltig**

sensibilisiert werden, um nachhaltig Einstellungen und Verhaltensweisen zu verändern. Entsprechende **moderne Präventionsansätze** sind verpflichtend in die schulischen und berufsschulischen Lehrpläne aufzunehmen.

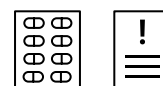


Vor dem Hintergrund des gestiegenen Wirkstoffgehalts von THC bei Cannabis sowie des zunehmenden Konsums dieser Droge ist eine **verstärkte Aufklärung** über die Auswirkungen von Drogen auf das Fahrvermögen notwendig, um einer Verharmlosung der gegebenen Risiken entgegenzuwirken.

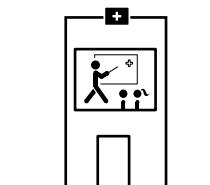
### Medikamente im Straßenverkehr



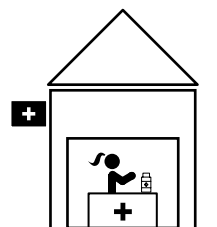
Medikamente zur Behandlung von Erkrankungen und Linderung von Beschwerden können die Fahreignung verbessern oder wiederherstellen. Allerdings können nicht nur rezeptpflichtige, sondern auch frei verkäufliche **Arzneimittel** zum Risikofaktor beim Fahren werden.



Verständliche Hinweise hinsichtlich der Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit (z.B. ein Ampelsystem auf den Medikamentenpackungen) sowie **klare Handlungsanweisungen** für die Patientinnen und Patienten sollten verpflichtend eingeführt werden.



**Verkehrsmedizinische Inhalte** in der ärztlichen Aus-, Fort- und Weiterbildung sollten stärker berücksichtigt werden.



Die verkehrssicherheitsrelevanten Informationen und **Beratung durch Apotheken** hinsichtlich der Medikamentensicherheit sollten intensiviert werden.

# CANNABIS-LEGALISIERUNG: AKTUELLER GRENZWERT ERSCHEINT MASSVOLL



Die Diskussion um die legale und kontrollierte Abgabe von Cannabis an Erwachsene zu Genusszwecken wird derzeit kontrovers geführt. Der vorgelegte Entwurf für ein Cannabisgesetz (CanG) soll Chancen und Risiken ausbalancieren. Aber wie riskant ist der Gebrauch von Cannabis für die Verkehrssicherheit?

Der bestehende Grenzwert von einem Nanogramm Tetrahydrocannabinol (THC) pro Milliliter Blutserum markiert im Straßenverkehr einen Ordnungswidrigkeitstatbestand, ein Grenzwert für die Annahme einer absoluten Fahrunsicherheit gemäß § 316 Strafgesetzbuch (StGB) existiert dagegen nicht.

Grenzwerte sind aus verkehrsjuristischer Sicht nur dann absolut verbindlich, wenn sie vom Gesetzgeber gesetzt oder vom Ordnungsgeber im Rahmen der

Fahrerlaubnisverordnung definiert und als verbindlich erklärt werden. Generell beauftragt ist zum Beispiel die vom Bundesverkehrsminister berufene Grenzwertkommission. Der vorliegende Gesetzesentwurf klärt nicht darüber auf, warum die Legalisierung von Cannabis gleichzeitig mit einer THC-Grenzwert-Diskussion verbunden werden soll. Dieser Frage haben sich zuletzt mehrere Reviews gewidmet, mit dem Ergebnis, dass sich derzeit keine Grenzwerterhöhung fachlich begründen ließe. Im Ergebnis der verfügbaren Datenlage und einschlägiger Literatur erscheint der aktuell gültige Grenzwert für Cannabis im Straßenverkehr maßvoll. Daher sollte der Grenzwert erst einmal beibehalten werden.

**Dr. Thomas Wagner,**

Fachbereichsleiter der Begutachtungsstellen für Fahreignung bei DEKRA

➔ Einen Bericht der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) zum Thema Cannabis gibt es hier:



➔ Hier finden Sie den DVR-Beschluss „Alkoholverbot am Steuer“:



➔ Den DVR-Beschluss „Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss verhindern“ gibt es hier:



➔ Die Position des DVR zu Medikamenten im Straßenverkehr ist hier abrufbar:



➔ Hier geht es zu weiteren inhaltlichen Angeboten des DVR:



## Herausgegeben von:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR)

Jägerstraße 67-69  
10117 Berlin

T +49 (0)30 22 66 77 1-0  
F +49 (0)30 22 66 77 1-29

info@dvr.de  
<https://www.dvr.de>



## Verantwortlich für den Inhalt:

Stefan Grieger  
Hauptgeschäftsführer

## Kontakt im DVR:

Jonas Hurlin  
Referatsleiter Politik & Recht  
jhurlin@dvr.de

## Konzept und Redaktion:

Verkehrssicherheit  
Konzept & Media GmbH (VKM)  
<https://www.vkm-dvr.de>

## Gestaltung:

Gipfelgold Werbeagentur GmbH  
<https://www.gipfelgold.de>

## Bildnachweis:

pairhandmade – stock.adobe.com  
Wolfgang Bellwinkel – DGUV