

Alkohol, Drogen und Verkehrssicherheit 18- bis 24-jähriger Verkehrsteilnehmer



Weltgesundheitsstag

2004: Sicher fahren – gesund ankommen

Welche Faktoren sind verantwortlich für das hohe Unfallrisiko junger Fahrer?

- Jugendlichkeit
- Unerfahrenheit
- Individuelle Differenzen

Die Interaktion dieser Faktoren potenziert das Risiko

- **Jugendliches Freizeitverhalten:**
⇒ **Exposition / kritische Verkehrssituationen**
(Mayhew & Simpson, 1990; Forsyth, 1992; Williams, 1997)

Zeitvergleich der Disco-Unfälle 18 – 24jähriger - 1988 und 1995 -

	<i>Anzahl der Disco-Unfälle (3-monatige bundesweite Totalerhebung)</i>	<i>Differenz</i>
1988	216	
1995	82	- 62% (relativiert -34%)

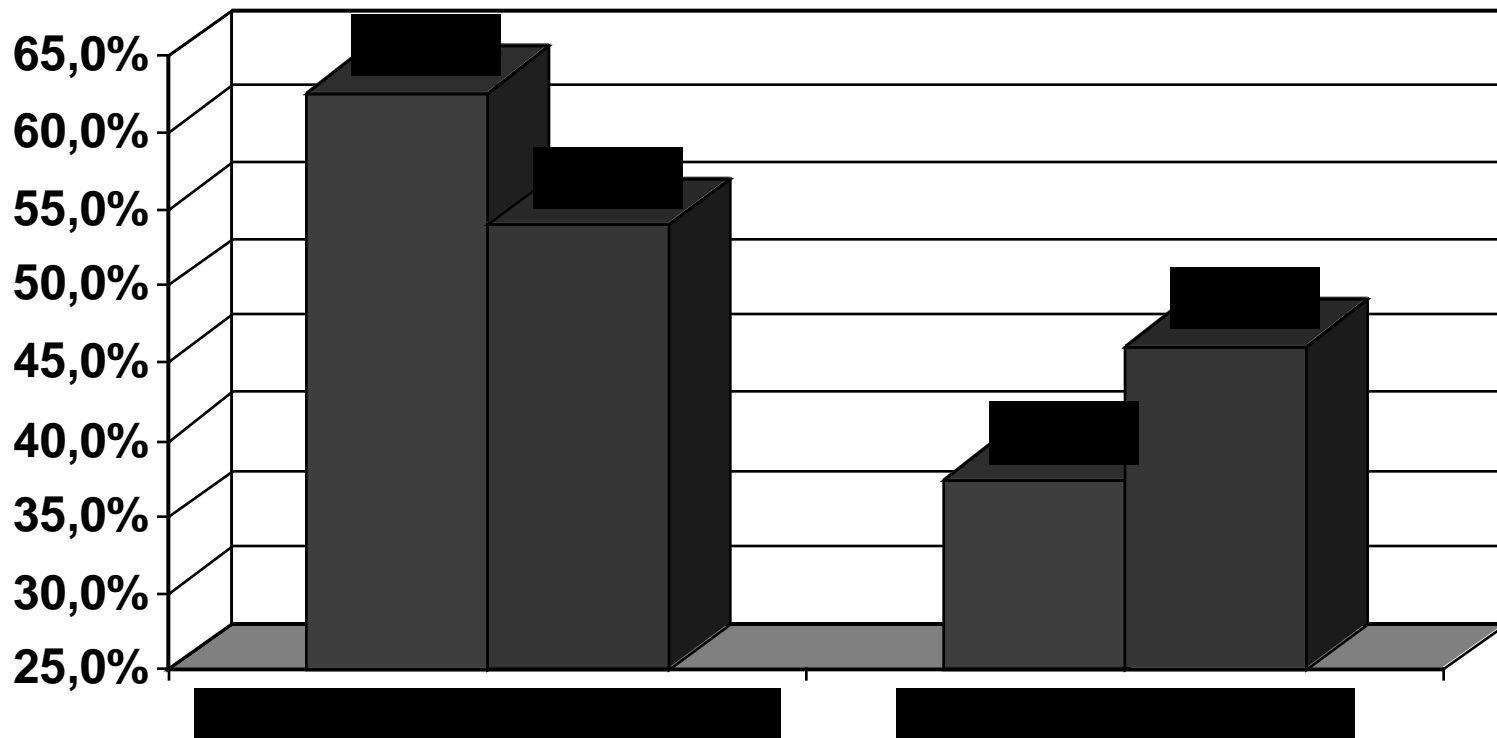
- **Jugendliches Freizeitverhalten:**
⇒ **Exposition / kritische Verkehrssituationen**
(Mayhew & Simpson, 1990; Forsyth, 1992; Williams, 1997)
- **Beeinflussbarkeit durch Gleichaltrige:**
⇒ **riskantes Verhalten zur Erhöhung des Selbstwertgefühls**
(Preusser et. al., 1997);
Unfallrisiko in Abhängigkeit von Mitfahrern (Krüger, 2000)
- **Jugendlicher Egozentrismus:**
⇒ **Gefühl der Unverletzbarkeit (Finn & Bragg, 1986; Limbourg, 1996)**
- **Kognitive Leistungen:**
⇒ **peripheres Sehen und abstraktes Denken verbessert sich bis zum 22. Lebensjahr**

- **Eingeschränkte Gefahrenwahrnehmung:**
⇒ geringe Konzentration auf Veränderungen der Verkehrssituation; geringe Benutzung des Rückspiegels; stärkere Konzentration auf Straße als auf andere Verkehrsteilnehmer (Williams, 1997; Brown, 1982; Benda & Hoyos, 1982)

- **Überschätzung des fahrerischen Könnens** (Moe, 1987; Kroj, 1996)
- **Kognitive Überlastung:**
⇒ geringe Fähigkeit, in komplexen Situationen wesentliche Informationen von unwesentlichen zu trennen (Milch, 1992)
- **Fehlerhafte Handlungsrouinen:**
⇒ 100.000 km-Regel (Klebelsberg, 1982)

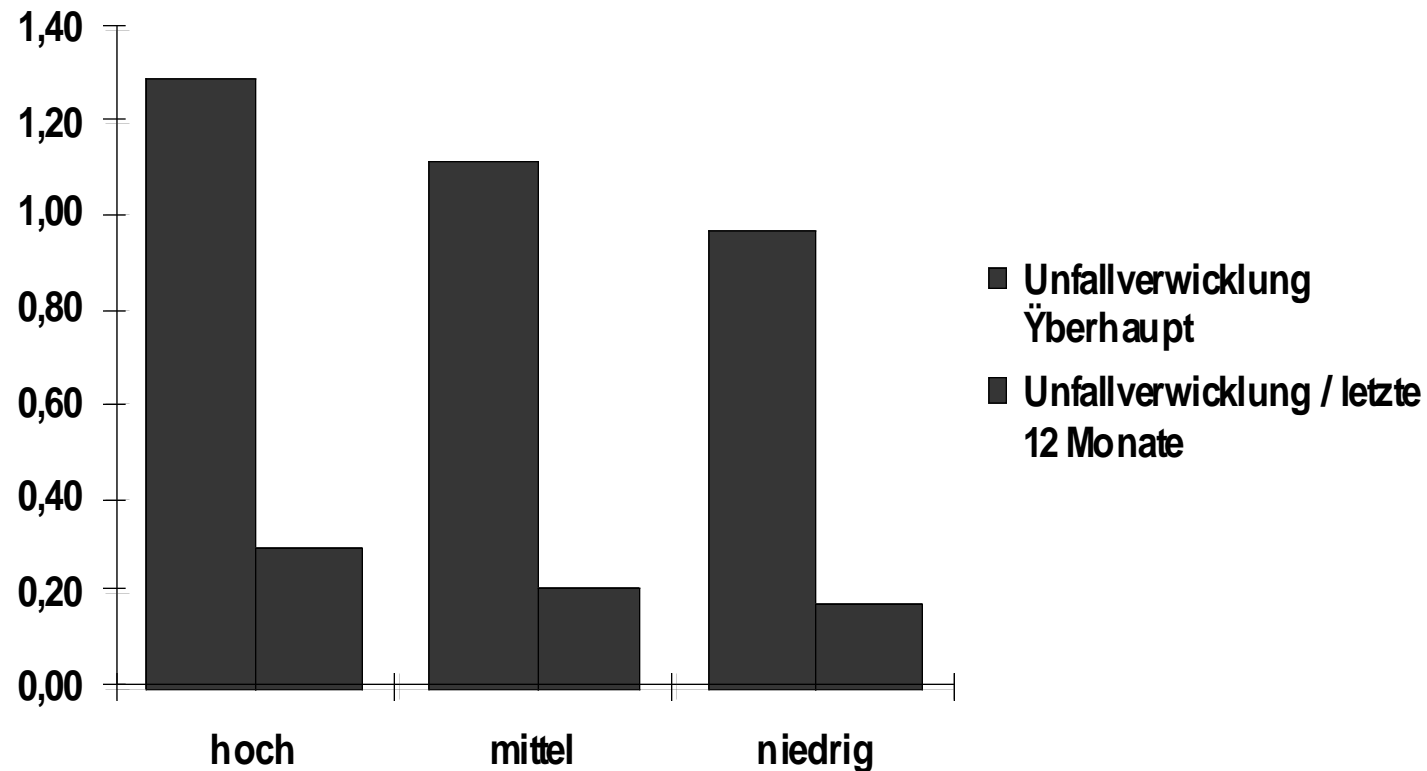
- **Geschlecht:**
⇒ höchstes Risiko bei jungen Männern (Rothe, 1987)
- **Bildung:**
⇒ niedrige Bildung + jung + männlich = hohes Risiko
(Schulze, 1990; 1996; 1997; Ingham, 1994)
- **Problemverhaltenssyndrom:**
⇒ Risikoverhalten im Straßenverkehr geht stets einher mit Risikoverhalten in anderen Lebensbereichen
(Jessor, 1987; Jonny & Dawson, 1997)
- **Lebensstile:**
⇒ sind zeitlich stabil verbunden mit allen relevanten verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen junger Erwachsener
(Berg, 1994; Gregerson & Berg, 1993; Schulze, 1990, 1993, 1996, 1999)

Anteil der Unfälle in verschiedenen Lebensstilgruppen (18 - 24jährige)



■ Anteil an der Gesamtgruppe der Fahrer ■ Anteil an Unfällen

Unfallverwicklung in Abhängigkeit von "Sensation Seeking" (N=3000 18-24jährige)



Cannabis (Hanfpflanze)

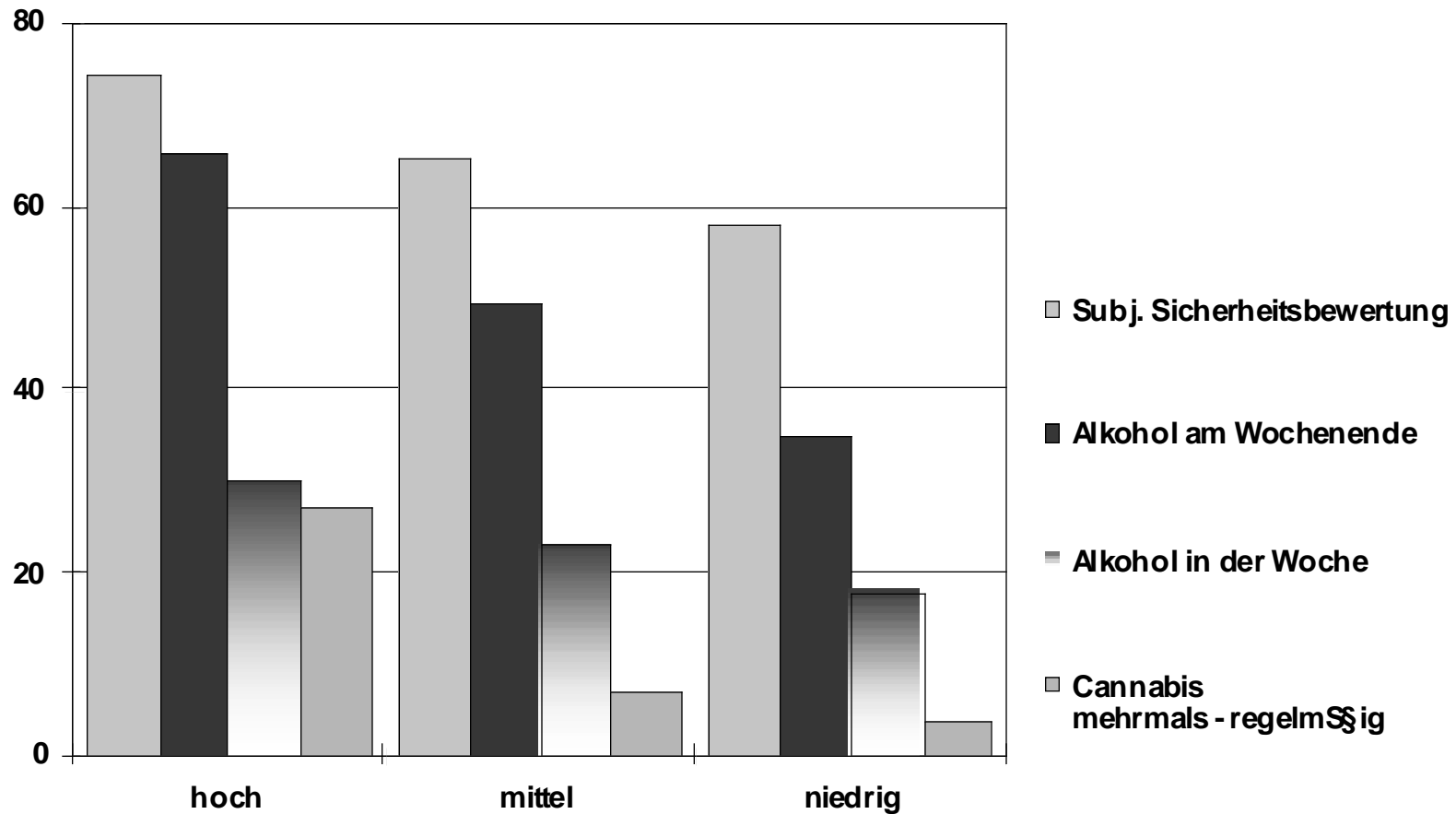


Etwa ein Viertel der jungen Erwachsenen bis 24 Jahre hat in Deutschland mindestens einmal Cannabis konsumiert (BZgA 2001)

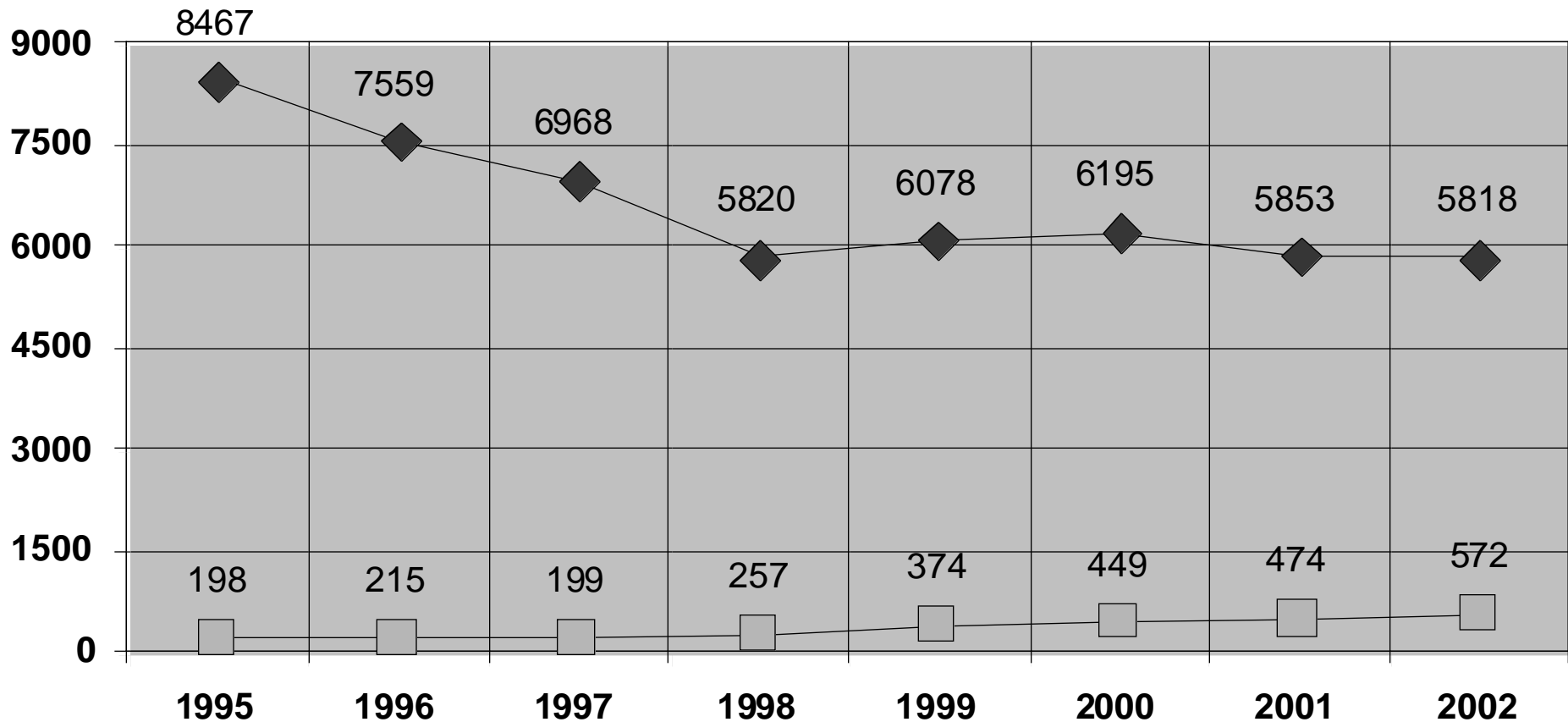
Häufigkeit des Konsums illegaler Drogen unter 18-21jährigen während der letzten 12 Monate (in %)

	regelmäßig	mehrmals	einmal	nie	k. Angabe
Cannabis	4,3	11,4	5,8	78,2	0,3
Ecstasy	0,8	1,8	3,4	93,7	0,3
Speed	0,6	2,1	2,2	94,4	0,6
LSD	0,3	1,0	1,4	97,0	0,3
Kokain	0,2	0,8	1,3	97,3	0,5
Heroin	0,5	0,2	0,5	98,6	0,3

Alkohol und Drogen in Abhängigkeit von "Sensation Seeking" (N=3000 18-24jährige)

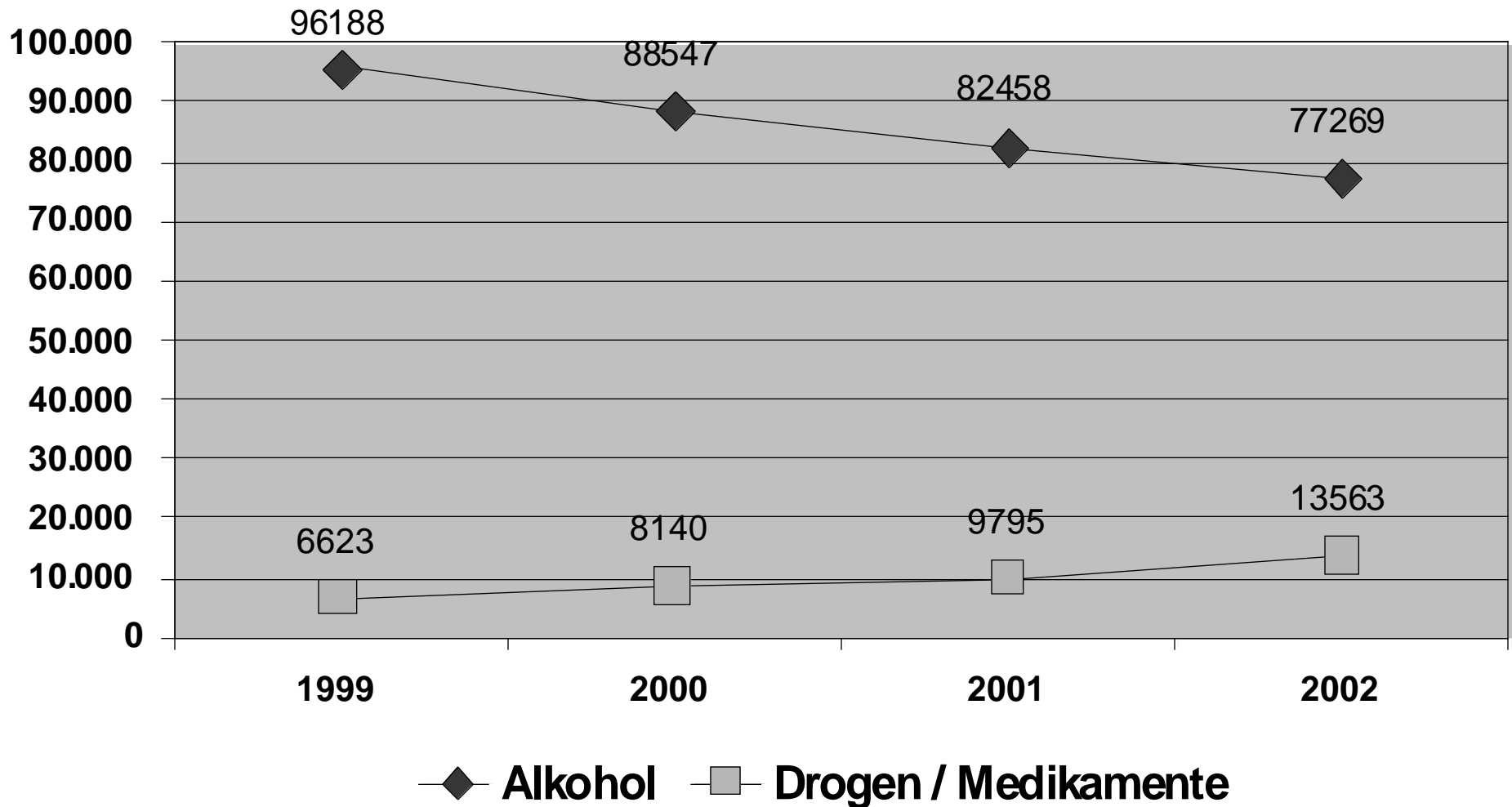


An Verkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligte 18-24jährige Kfz-Fahrer nach den Unfallursachen „Alkohol (A)“ und „andere berauschende Mittel (abM)“



◆ A □ abM

Medizinisch-psychologische Begutachtungsanlässe



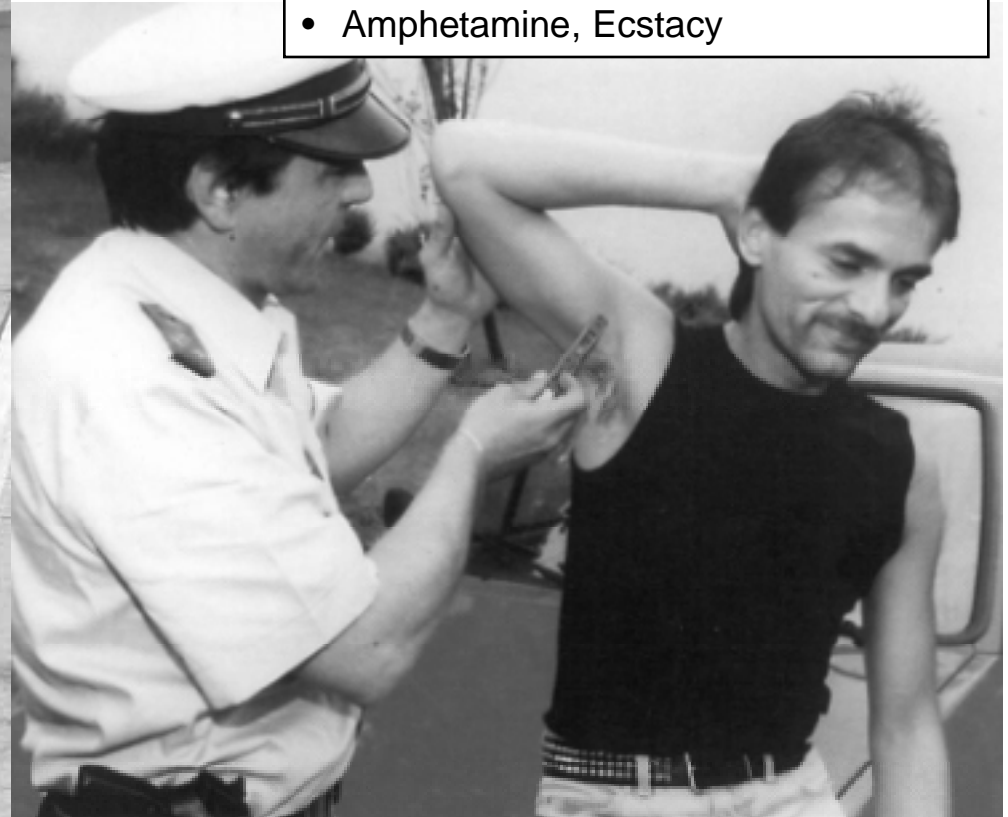


Drogenerkennungsprogramm
der BAST

Drogenschnelltests

Nachweis von z.B.:

- Cannabis
- Opiate
- Kokain
- Amphetamine, Ecstasy



- 1. Generelle Absenkung der Promillegrenze auf 0,5 g/l in allen EU-Mitgliedsstaaten**

- 2. Zusätzliche Absenkung der Promillegrenze auf 0,2 g/l für:**
 - unerfahrene Fahrer (primär Fahranfänger)**

 - Fahrer motorisierter Zweiräder**

 - Fahrer großer Fahrzeuge (über 3,5 t) und im Personenbeförderungsverkehr (Kfz ab 8 Personen)**

 - Gefahrguttransporter**

Promillegrenzen in der EU (SARTRE 3)



	Generell	Fahranfänger
Belgien	0,5	0,5
Dänemark	0,5	0,5
Deutschland	0,5	0,5
Finnland	0,5	0,5
Frankreich	0,5	0,5
Griechenland	0,5	0,2
Großbritannien	0,8	0,8
Irland	0,8	0,8
Italien	0,5	0,5
Luxemburg	0,8	0,8
Niederlande	0,5	0,2
Österreich	0,5	0,1
Portugal	0,5	0,5
Schweden	0,2	0,2
Spanien	0,5	0,3

- **Das hohe Unfallrisiko ist Ergebnis des Zusammenwirkens einer Vielzahl ungünstiger Faktoren, deren Zusammenwirken das Risiko deutlich potenziert**
- **Nach wie vor ist Alkohol eine entscheidende Ursache für die Entstehung schwerster Unfälle**
- **Das multifaktorielle Ursachengefüge des Unfallrisikos erfordert ein Bündel aufeinander abgestimmter Maßnahmen**

