



## ZUSAMMENFASSUNG — INSIGHTS Nr. 8

### Drogenkonsum, Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit und Verkehrsunfälle

---

Diese Literaturübersicht bietet eine umfassende Darstellung des Zusammenhangs zwischen Drogenkonsum, Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit und Verkehrsunfällen. Sie behandelt methodologische Fragen, präsentiert Ergebnisse von Studien zur Prävalenz unter Autofahrern und gibt einen Überblick über die Ergebnisse der wichtigsten internationalen epidemiologischen Studien, die seit 1999 veröffentlicht wurden. Dieser Bericht bietet auch eine Zusammenfassung der Ergebnisse von experimentellen Studien und Feldstudien über den Zusammenhang zwischen Drogenkonsum, Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit und Verkehrsunfällen.

Die Forschungsarbeiten zu diesem Thema können allgemein in experimentelle und epidemiologische Studien unterteilt werden. Jeder dieser Ansätze hat naturgemäß seine Vor- und Nachteile.

- Experimentelle Studien können in einem Labor, in einem Fahrsimulator oder auf öffentlichen Straßen durchgeführt werden, wobei Freiwilligen die Droge in einer bestimmten Dosierung verabreicht wird. Sie ermöglichen eine Interpretation anhand einer Einzelursache, können jedoch nur potenzielle Risiken identifizieren. Die Ergebnisse sind in einigen Fällen aufgrund unrealistischer Dosierungen, unterschiedlicher Drogenvorgeschichten oder individueller Unterschiede zwischen den Versuchspersonen möglicherweise von eingeschränktem Wert.
- In epidemiologischen Studien wird die Prävalenz von Drogen in verschiedenen Populationen untersucht. Dazu gehören Roadside Surveys, Studien zur Beurteilung der Prävalenz von Drogen in einer Untergruppe von Fahrern, Unfallrisikostudien, Verantwortlichkeitsanalysen, Erhebungen in der Allgemeinbevölkerung und pharmakoepidemiologische Studien. Die Grenzen der epidemiologischen Studien liegen in der Tatsache begründet, dass möglicherweise Risikofaktoren im Zusammenhang mit dem Drogenkonsum existieren, die nicht aus den Studienergebnissen hervorgehen. Ein weiterer Mangel epidemiologischer Studien besteht darin, dass sie nicht in der Lage sind, zwischen einem „echten“ Risikofaktor und anderen Faktoren zu unterscheiden, die eng mit dem Risikofaktor verknüpft sind. Die Ergebnisse einzelner Studien sind möglicherweise aus verschiedenen Gründen nicht miteinander vergleichbar, wie z. B. aufgrund von Unterschieden bei den getesteten Populationen oder den verwendeten Stichproben.

Die Ergebnisse von experimentellen Studien deuten darauf hin, dass einige illegale Drogen die Fahrtüchtigkeit beeinflussen können, wobei die Wirkungen einiger, aber nicht aller Drogen dosisabhängig sind.

- Cannabis kann bestimmte kognitive und psychomotorische Fähigkeiten beeinträchtigen, die zum Fahren eines Fahrzeugs notwendig sind.
- MDMA (Ecstasy) hat sowohl negative als auch positive Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit.
- Studien, in denen die Wirkung einer Kombination aus Alkohol und illegalen Drogen untersucht wurde, zeigten, dass bestimmte illegale Drogen (zum Beispiel Cannabis) in solchen Fällen zu einer zusätzlichen, synergistischen Beeinträchtigung führen können, während andere Drogen (zum Beispiel Kokain) die Beeinträchtigung zum Teil ausgleichen kann. MDMA kann einige, aber nicht alle nachteiligen Wirkungen von Alkohol abschwächen, andere negative Effekte von Alkohol werden hingegen durch diese Droge verstärkt.

- Die langfristige Anwendung illegaler Drogen welcher Art auch immer ist mit kognitiven und/oder psychomotorischen Beeinträchtigungen verbunden und kann zu einer Verringerung der Fahrtüchtigkeit führen, auch wenn die Person gerade nicht unter Drogeneinfluss steht.

Aus den experimentellen Studien geht auch hervor, dass einige zu therapeutischen Zwecken verwendete Substanzen zu eindeutigen Beeinträchtigungen führen.

- Benzodiazepine wirken im Allgemeinen beeinträchtigend, wobei einige Typen (gleich, ob lang-, mittel- oder kurzfristig wirksame) zu einer schweren Beeinträchtigung führen, während es bei anderen unwahrscheinlich ist, dass sie am nächsten Tag noch Auswirkungen haben.
- Antihistamine der ersten Generation wirken in der Regel stärker sedierend als jene der zweiten Generation; es gibt jedoch in beiden Gruppen Ausnahmen.
- Trizyklische Antidepressiva wirken stärker beeinträchtigend als entsprechende Medikamente neueren Typs, obwohl die Ergebnisse experimenteller Studien mit selektiven Serotonin-Wiederaufnahmehemmern der zweiten Generation nicht immer übereinstimmend sind.

In jeder therapeutischen Klasse gibt es Substanzen, die zu einer geringen oder zu keiner Beeinträchtigung führen. Personen, die ein Fahrzeug fahren möchten, sollten bevorzugt diese Arzneimittel erhalten.

Epidemiologische Studien bestätigten viele Ergebnisse aus experimentellen Studien. Mit einigen wenigen Ausnahmen zeigte sich, dass bei etwa 1 % bis 2 % der im Rahmen von Roadside Surveys angehaltenen Autofahrer der Speicheltest auf Drogen positiv war.

- Das Fahren unter dem Einfluss einer Kombination aus Alkohol und Drogen stellt keinen Ausnahmefall dar.
- Studien zur Untersuchung der Prävalenz von Drogen, Arzneimitteln und/oder Alkohol unter Autofahrern, die in einen Verkehrsunfall (mit oder ohne Todesopfer) verwickelt waren, ergaben, dass Alkohol öfter als andere psychoaktive Substanzen im Spiel ist. Auch Drogen werden oft nachgewiesen, und zwar häufiger als in der allgemeinen Autofahrerpopulation.
- Unter den analysierten Drogen ist Cannabis nach Alkohol die am weitesten verbreitete, obwohl sich bei der Stichprobenanalyse auf Benzodiazepine herausstellte, dass diese Substanz noch häufiger nachgewiesen wird als Cannabis.
- Cannabis, Benzodiazepine, Amphetamine, Heroin und Kokain erhöhen das statistische Risiko, einen Unfall zu erleiden und/oder zu verursachen. Dieses Risiko ist noch höher, wenn die Droge mit einer anderen psychoaktiven Substanz wie Alkohol kombiniert wird.

Die Ergebnisse der epidemiologischen und experimentellen Studien sollten kombiniert werden, um eine zutreffende Beurteilung des Einflusses bestimmter Drogen auf die Fahrtüchtigkeit und das Unfallrisiko zu ermöglichen. In den Jahren 2006–07 erarbeitete ein Komitee internationaler Experten, dem auch Vertreter der EBDD und des NIDA angehörten, Leitlinien für zukünftige Forschungsarbeiten zum Thema Drogen und Autofahren, um zweckmäßigere Verfahren bereitzustellen. Diese Leitlinien kommen auch beim Projekt DRUID zur Anwendung, einem von der EU finanzierten Großprojekt, in dessen Rahmen Metaanalysen über die Auswirkungen von Alkohol, illegalen Drogen und Medikamenten auf die Fahrtüchtigkeit durchgeführt werden sollen. Weitere Ziele dieses Projekts sind die Untersuchung der Prävalenz von Alkohol und anderen psychoaktiven Substanzen unter Unfallfahrern und der allgemeinen Fahrerpopulation sowie die Berechnung von Nachweis- und Risikogrenzwerten für bestimmte illegale Drogen und Arzneimittel in mehreren europäischen Ländern. DRUID wird im Jahr 2010 abgeschlossen sein.

*Drug use, impaired driving and traffic accidents* — EBDD Insights Nr. 8 (in englischer Sprache) ist in gedruckter Form (Preis: EUR 24,-) erhältlich und kann als PDF-Datei (kostenlos) von der EBDD-Website (<http://www.emcdda.europa.eu/publications/insights/driving>) heruntergeladen werden.