



# BMDV - Cannabis im Straßenverkehr

# Allgemeine Ergebnisse

# 1. Wissen über Wirkung von Alkohol/ Cannabis



Es gibt einen deutlichen Unterschied zwischen den Einstellungen zu Ruhezeiten nach Cannabis-Konsum bei allgemeinen aktiven Verkehrsteilnehmenden und den Cannabis-Konsumierenden in dieser Gruppe.

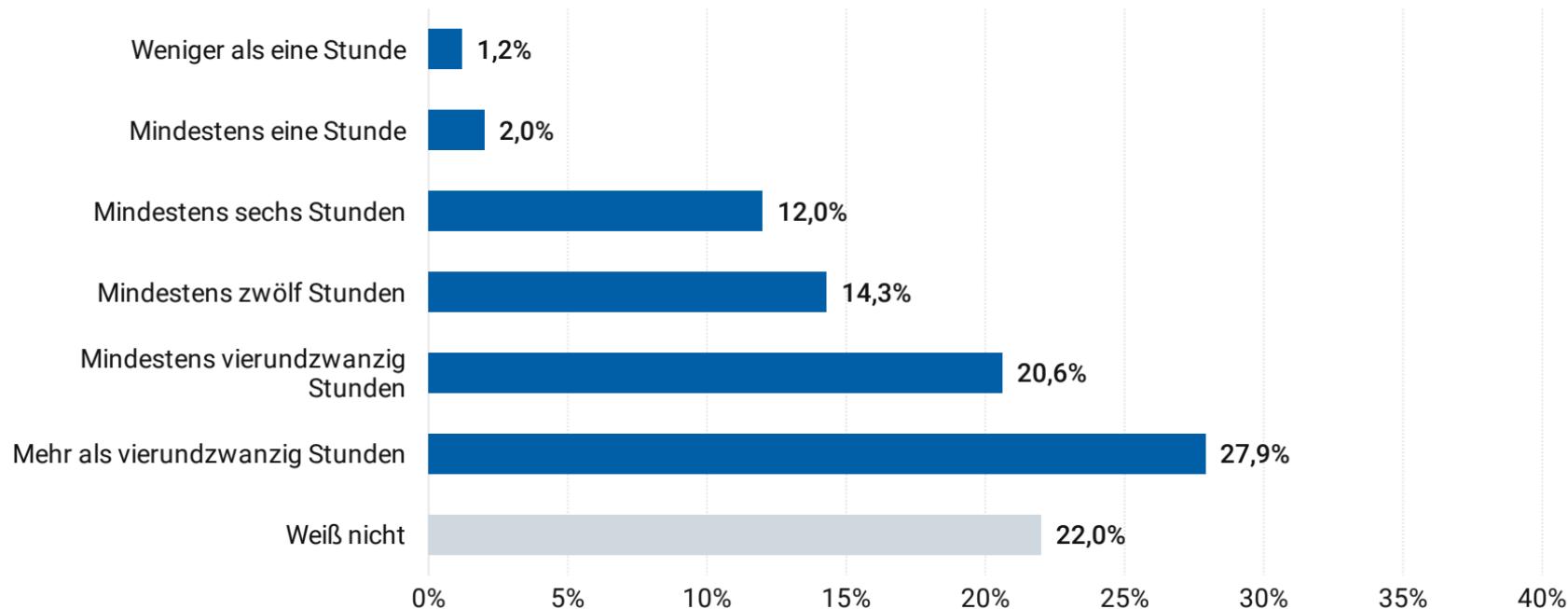
Fast ein Drittel der aktiv Verkehrsteilnehmenden spricht sich für eine Wartezeit von über 24 Stunden aus. Rund 20 % der Befragten plädieren für eine Mindestruhezeit von mindestens 24 Stunden. Diese Haltung lässt auf eine Orientierung an gesetzlichen Rahmenbedingungen oder an gesellschaftlichen Normen schließen.

### **Perspektive der Cannabis-Konsumierenden**

Die Haltung der Konsumierenden weicht signifikant von den der allgemeinen aktiven Verkehrsteilnehmenden ab. Bei erster Gruppe gibt lediglich jeder Zehnte an, dass eine Ruhezeit von mehr als 24 Stunden erforderlich sei, während jeder Fünfte eine Mindestzeit von 24 Stunden als ausreichend erachtet. Der größte Anteil – fast ein Drittel – favorisiert eine Ruhezeit von mindestens 12 Stunden. Bemerkenswert ist, dass ein Viertel sogar eine Wartezeit von lediglich sechs Stunden für angemessen hält. Diese Werte spiegeln eine abweichende Risikobewertung wider, die möglicherweise auf habitualisierte Konsummuster und eine subjektive Einschätzung der eigenen Fahrkompetenz trotz Restwirkungen hinweist.

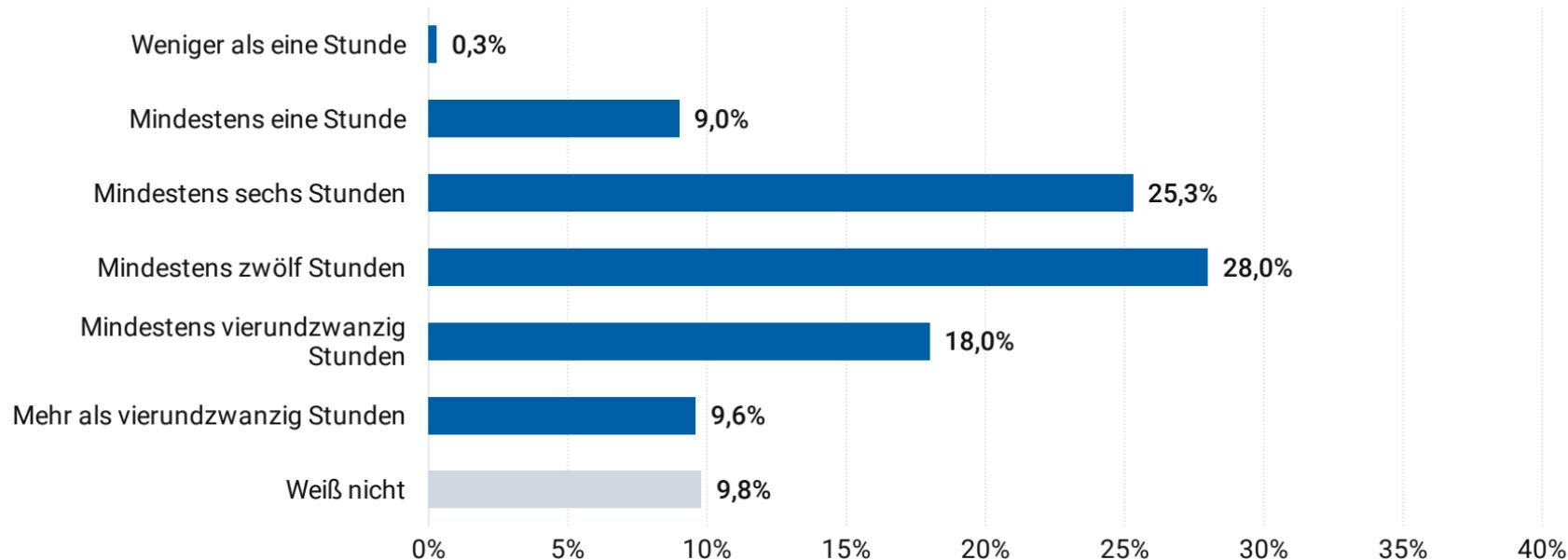
### **Differenzierung nach Verkehrsmitteln**

## Wartezeit im Straßenverkehr nach Cannabiskonsum ☰ Aktive Verkehrsteilnehmende



Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,2% | Stichprobengröße: 2.602 | Befragungszeitraum: 18.11.24 - 20.11.24

Wartezeit im Straßenverkehr nach Cannabiskonsum Ausgewertet nach: Zielgruppen und Kreuzungen (Cannabis Konsumierende) ⚡ Aktive Verkehrsteilnehmende



Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,2% | Stichprobengröße: 2.602 | Befragungszeitraum: 18.11.24 - 20.11.24

## Wartezeit im Straßenverkehr nach Cannabiskonsum ☰ Aktive Verkehrsteilnehmende

- Weniger als eine Stunde
- Mindestens eine Stunde
- Mindestens sechs Stunden
- Mindestens zwölf Stunden
- Mindestens vierundzwanzig Stunden
- Mehr als vierundzwanzig Stunden
- Weiß nicht



Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,2% | Stichprobengröße: 2.602 | Befragungszeitraum: 18.11.24 - 20.11.24



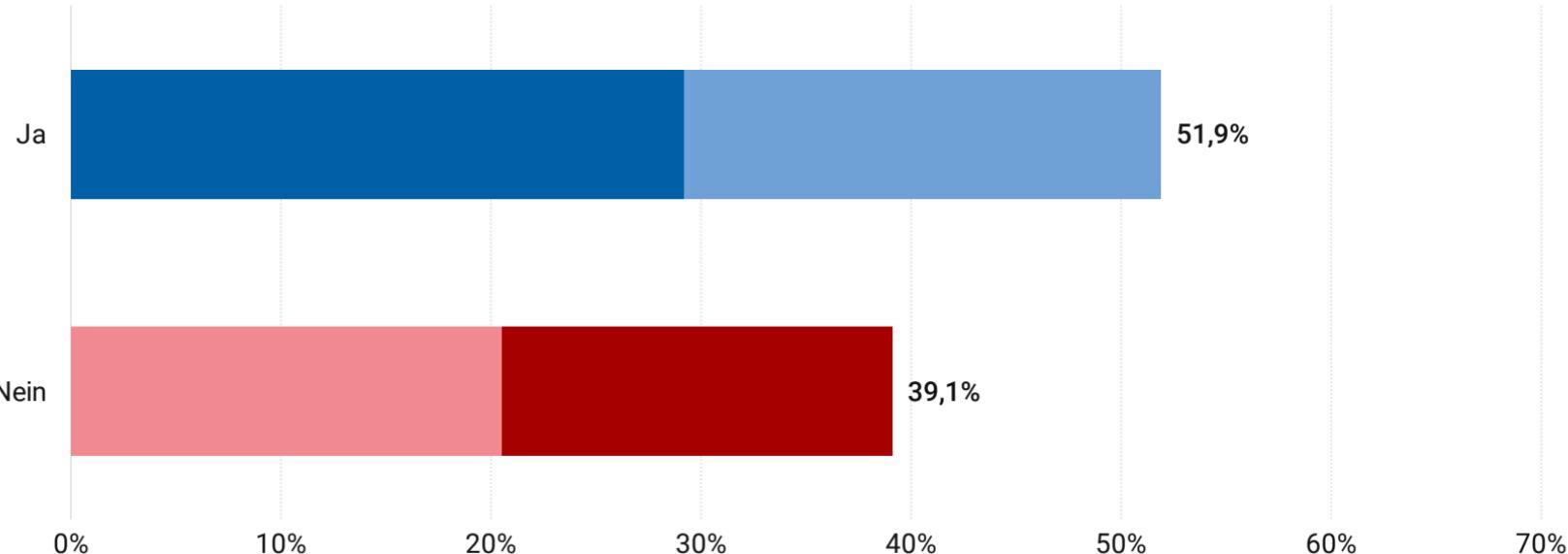
## Grenzwerte von Alkohol und Cannabis

Es existiert kein ausgeprägtes Wissensniveau unter aktiven Verkehrsteilnehmenden hinsichtlich der gesetzlichen Grenzwerte für Alkohol- und Cannabiskonsum. Mit einer relativen Mehrheit von über 50 % gibt ein deutlicher Teil der Befragten an, über die gesetzlichen Grenzwerte informiert zu sein, was jedoch durch eine beachtliche Wissenslücke konterkariert wird: Mehr als ein Drittel der Befragten verneint explizit Kenntnisse über die geltenden Werte.

Besonders auffällig ist die differenzierte Informiertheit unter Cannabis-Konsumierenden, bei denen fast zwei Drittel die gesetzlichen Grenzwerte kennen. Dieses Ergebnis deutet auf eine erhöhte persönliche Relevanz in dieser Gruppe hin. Ein ähnliches Muster zeigt sich bei der Kenntnis der THC-Grenzwerte in der Probezeit: Während etwa die Hälfte der Befragten korrekte Werte (0,0 ng/ml) benennt, bleibt eine signifikante Gruppe von über 40 % ohne entsprechende Kenntnisse. Unter den Cannabis-Konsumierenden ist dieses Defizit jedoch mit 30 % deutlich geringer ausgeprägt, was wiederum auf eine gruppenspezifische Bewusstseinsbildung hindeutet.

## Gute Kenntnis der Grenzwerte ⚙ Aktive Verkehrsteilnehmende

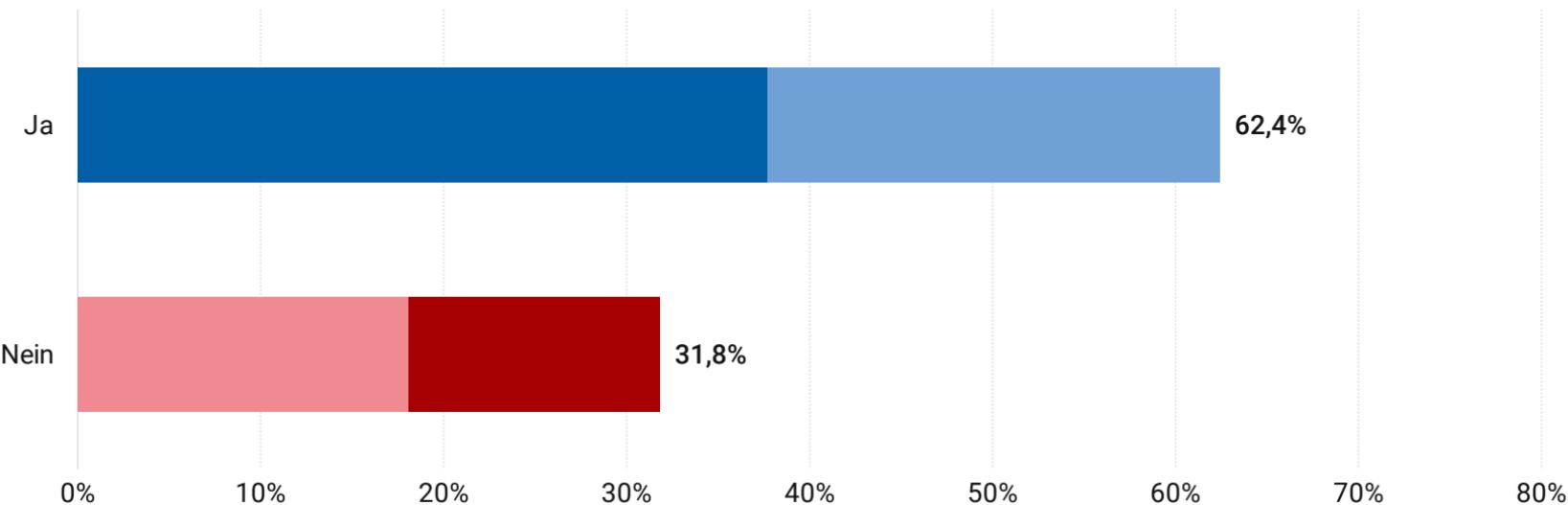
■ Ja, auf jeden Fall   ■ Eher ja   ■ Unentschieden   ■ Eher nein   ■ Nein, auf keinen Fall



Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,2% | Stichprobengröße: 2.612 | Befragungszeitraum: 07.11.24 - 18.11.24

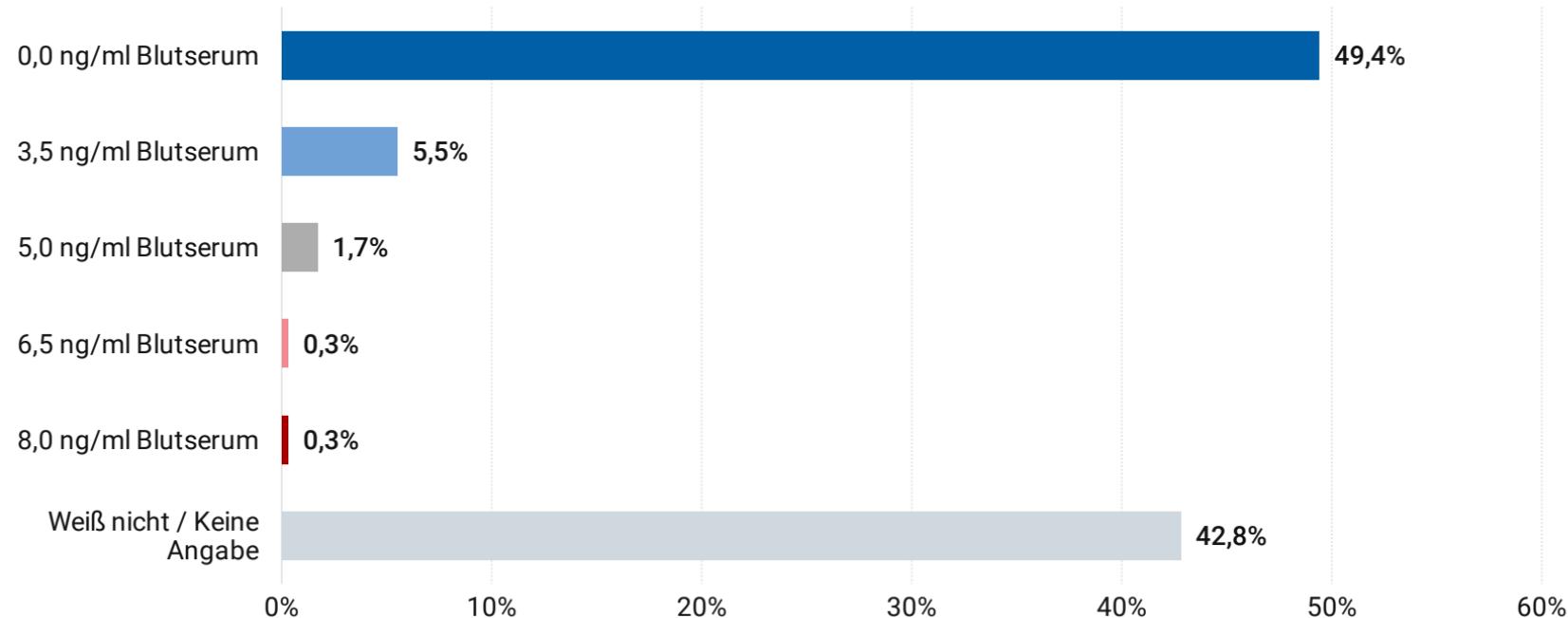
② Aktive Verkehrsteilnehmende

■ Ja, auf jeden Fall   ■ Eher ja   ■ Unentschieden   ■ Eher nein   ■ Nein, auf keinen Fall



Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,2% | Stichprobengröße: 2.612 | Befragungszeitraum: 07.11.24 - 17.11.24

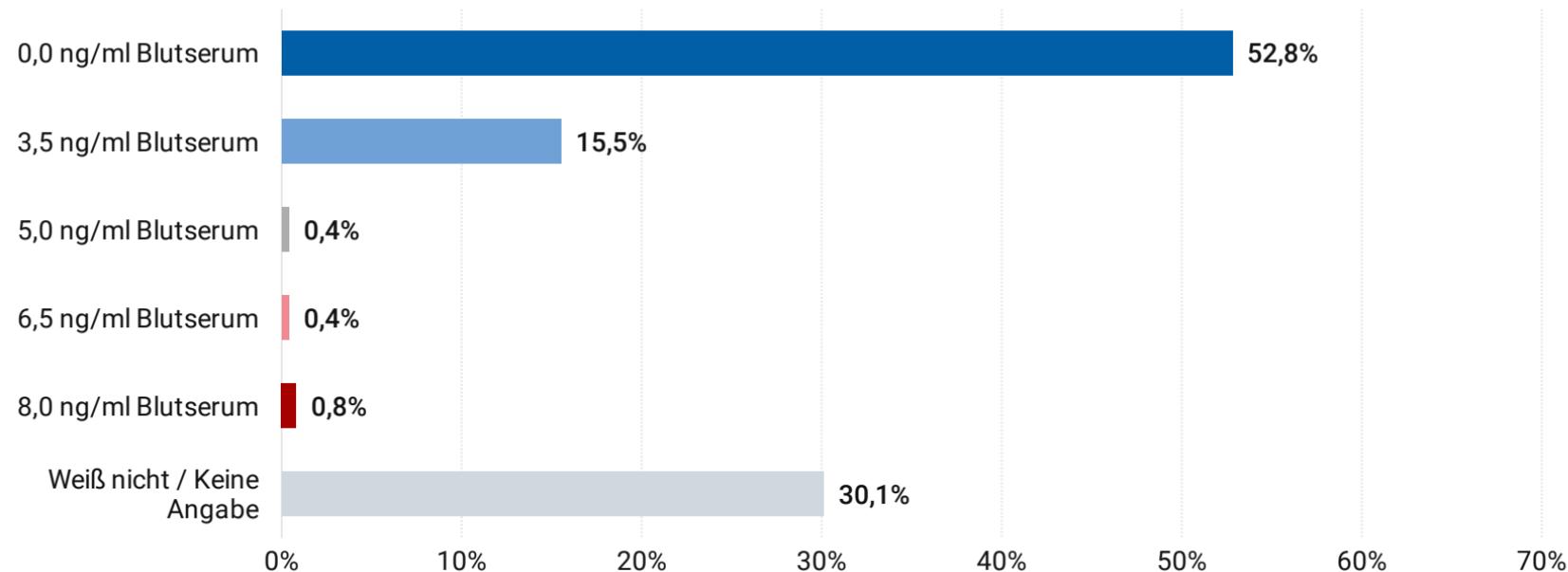
## Wissen über THC-Grenzwert in der Probezeit ⓘ Aktive Verkehrsteilnehmende



Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,2% | Stichprobengröße: 2.606 | Befragungszeitraum: 07.11.24 - 18.11.24

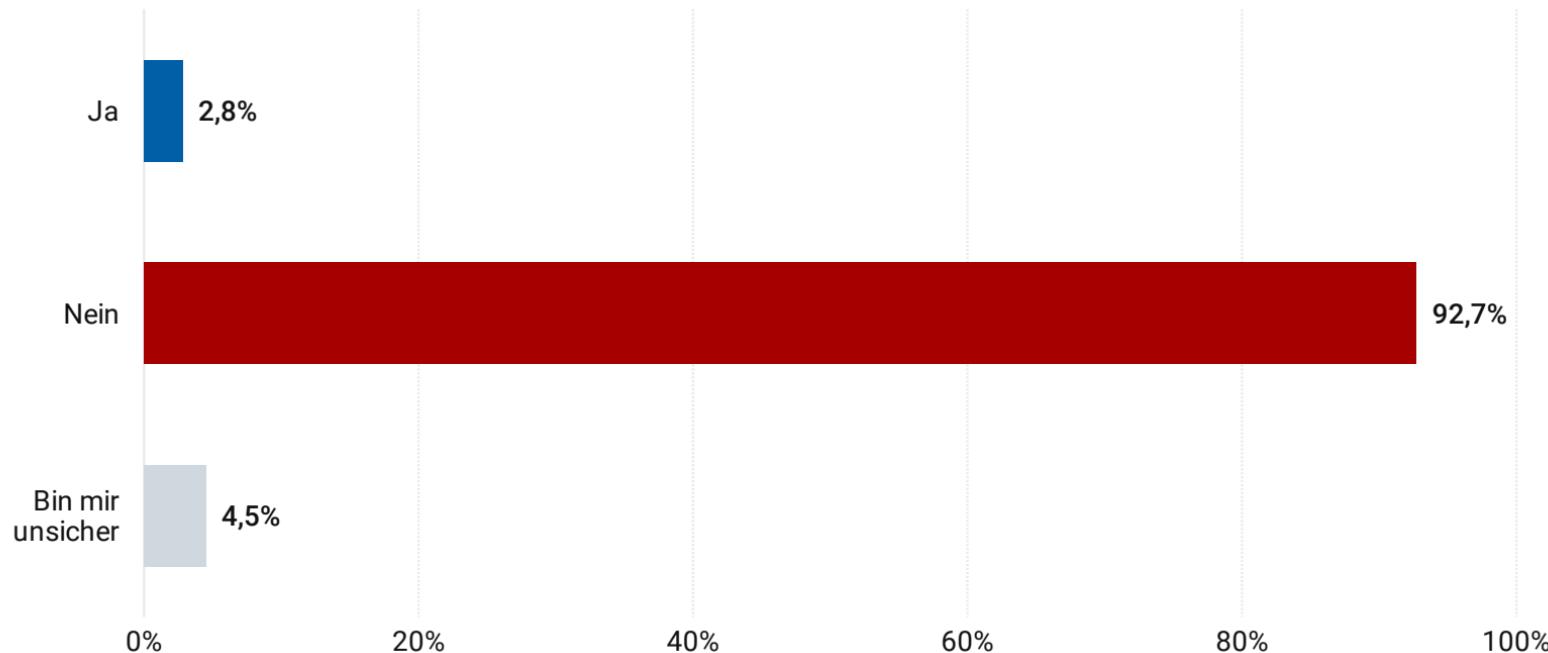
## Wissen über THC-Grenzwert in der Probezeit Ausgewertet nach: Zielgruppen und Kreuzungen (Cannabis Konsumierende)

② Aktive Verkehrsteilnehmende



Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,2% | Stichprobengröße: 2.606 | Befragungszeitraum: 07.11.24 - 17.11.24

## Wissen über Mischkonsum im Straßenverkehr ⚙ Aktive Verkehrsteilnehmende



Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,2% | Stichprobengröße: 2.601 | Befragungszeitraum: 07.11.24 - 18.11.24



## 2. Persönliches Erleben Alkohol/ Cannabis im Straßenverkehr



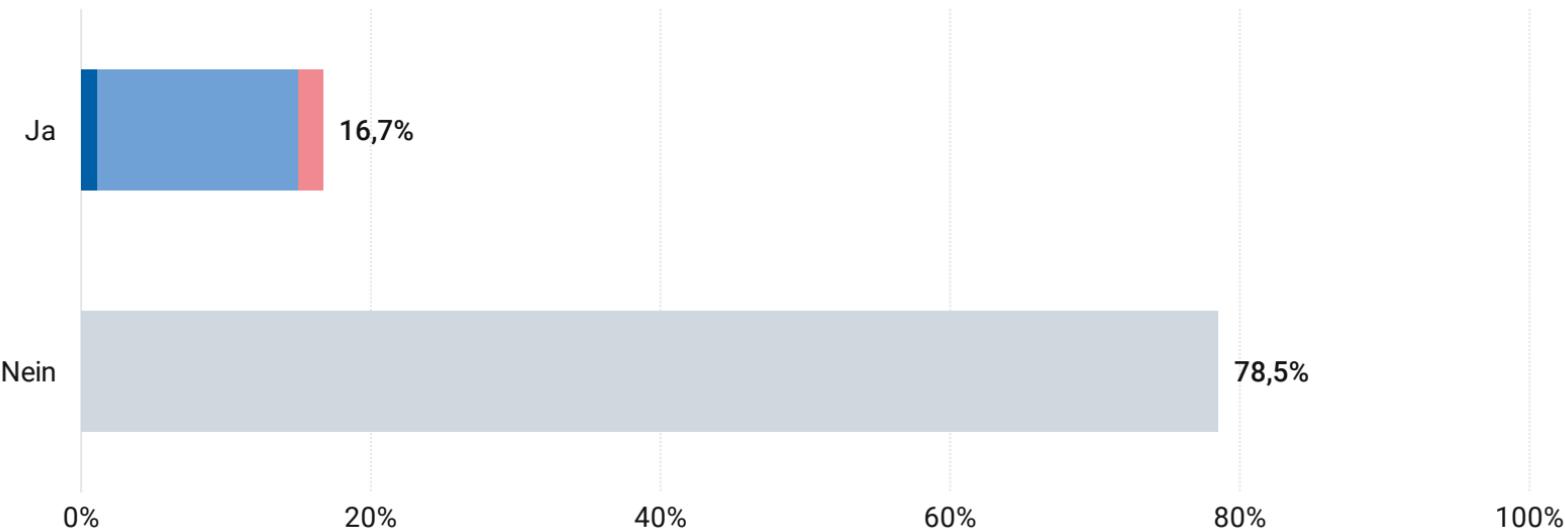
Es gibt einen deutlichen Unterschied zwischen allgemeinen aktiven Verkehrsteilnehmenden und der Subgruppe der Cannabis-Konsumierenden hinsichtlich des Mitfahrens bei unter Einfluss von Alkohol und/ oder Cannabis stehenden Fahrer:innen. Während lediglich rund 17% der allgemeinen Verkehrsteilnehmenden angeben, bereits einmal bei einer Person mitgefahren zu sein, die Cannabis oder Alkohol (oder beides) konsumiert hat, steigt dieser Anteil innerhalb der Cannabis konsumierenden Kohorte auf bemerkenswerte 42% an. Diese Abweichung indiziert ein erhöhtes Risikoverhalten innerhalb dieser spezifischen Gruppe.

Die differenzierte Analyse der Angaben innerhalb der Cannabis-Konsumierenden zeigt, dass der höchste Anteil mit 19% auf das Mitfahren nach Alkoholkonsum entfällt, gefolgt von 14% nach Mischkonsum und 10% nach reinem Cannabis-Konsum.

Die allgemeine Bereitschaft von den befragten aktiven Verkehrsteilnehmenden bei jemanden einzusteigen, der Alkohol und/ oder Cannabis konsumiert hat, liegt lediglich leicht unter dem Wert derjenigen, die angeben, dies in der Vergangenheit bereits getan haben.

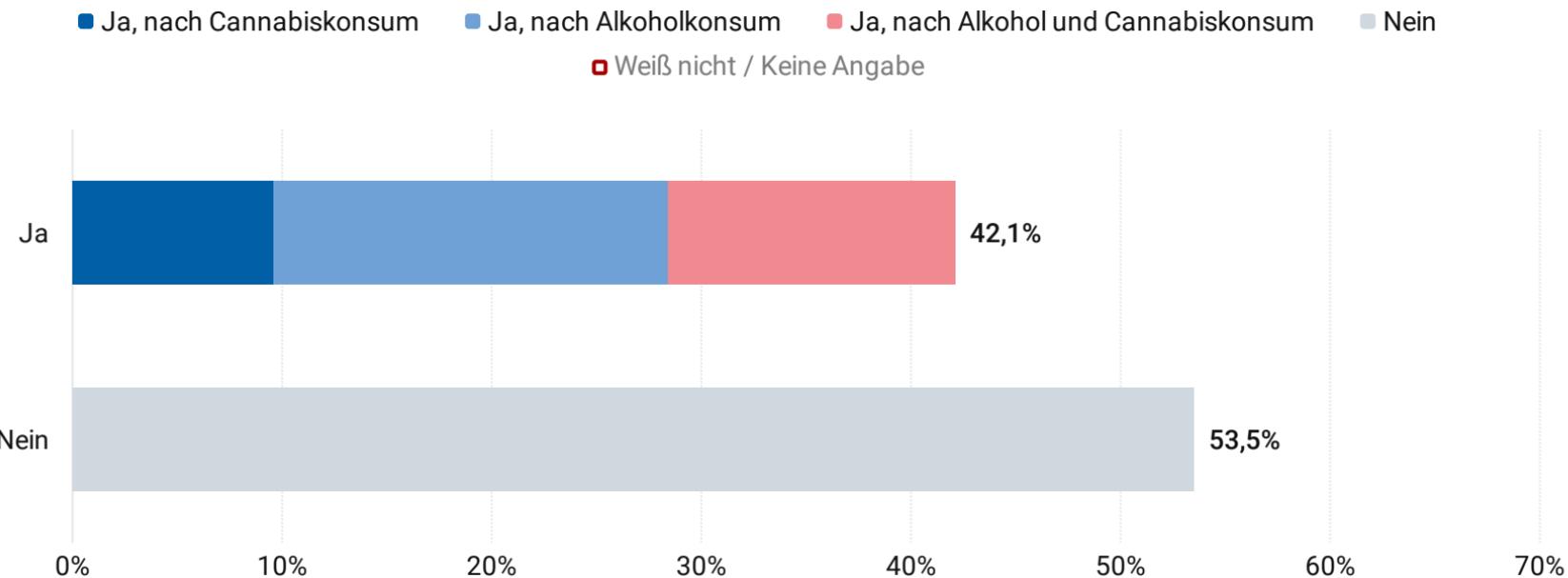
## Mitfahrten bei Fahrer:in unter Einfluss von Alkohol oder Cannabis Aktive Verkehrsteilnehmende

■ Ja, nach Cannabiskonsum   ■ Ja, nach Alkoholkonsum   ■ Ja, nach Alkohol und Cannabiskonsum   ■ Nein  
□ Weiß nicht / Keine Angabe



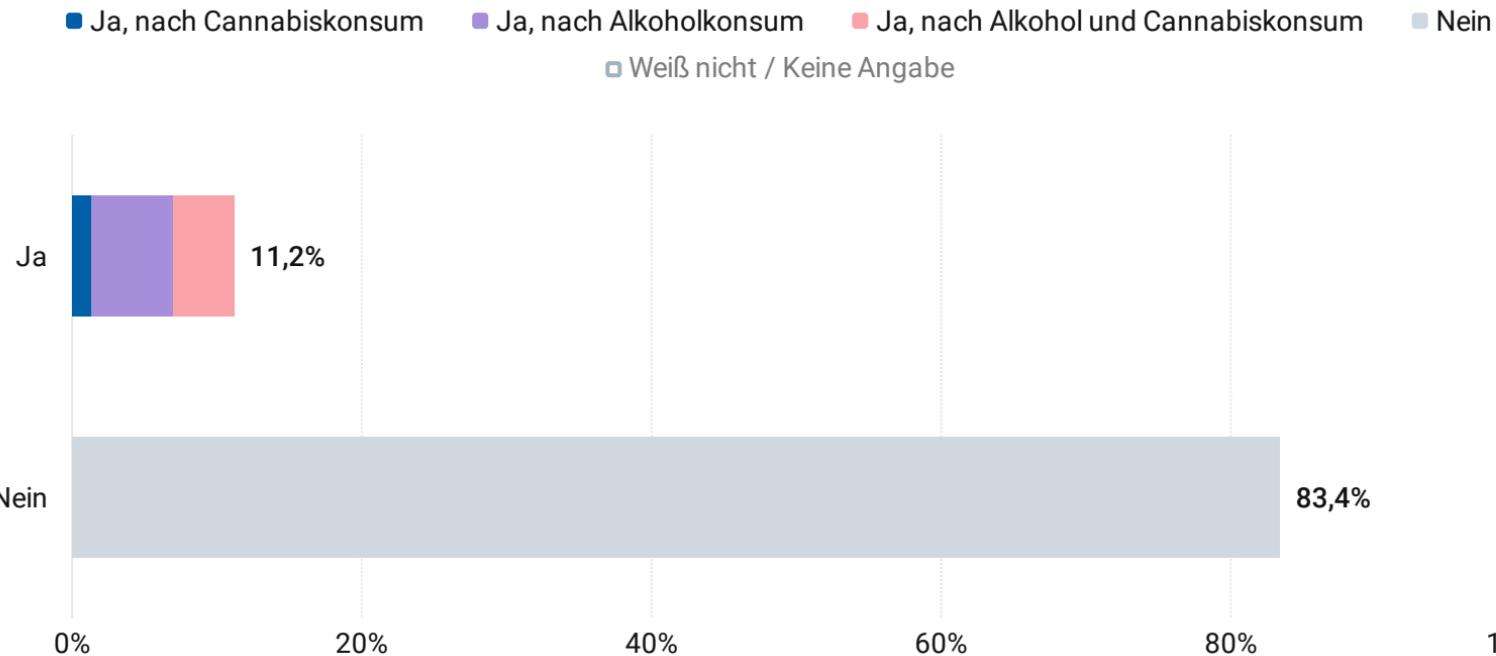
Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,2% | Stichprobengröße: 2.604 | Befragungszeitraum: 07.11.24 - 18.11.24

**Mitfahrten bei Fahrer:in unter Einfluss von Alkohol oder Cannabis** Ausgewertet nach: Zielgruppen und Kreuzungen (Cannabis Konsumierende) Ⓢ Aktive Verkehrsteilnehmende



Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,2% | Stichprobengröße: 2.604 | Befragungszeitraum: 07.11.24 - 17.11.24

## Bereitschaft zur Mitfahrt bei Fahrer:in unter Einfluss von Alkohol oder Cannabis Aktive Verkehrsteilnehmende



Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,3% | Stichprobengröße: 2.598 | Befragungszeitraum: 07.11.24 - 18.11.24



## **Erleben von Fahrten unter Alkohol- und/ oder Cannabiseinfluss**

Es gibt offenbar einen deutlichen Kontrast zwischen der Selbstangabe der Befragten bezüglich des Mitfahrens mit unter Einfluss stehenden Fahrer und der beobachteten Häufigkeit von Personen, die unter Alkoholeinfluss fahren. Während nur ein geringer Prozentsatz angibt, selbst bei einer beeinträchtigten Fahrerin oder einem beeinträchtigten Fahrer eingestiegen zu sein, berichten 43 Prozent der Befragten, dass sie bereits erlebt haben, wie eine ihnen bekannte Person unter Alkoholeinfluss ein Fahrzeug geführt hat. Jeder fünfte Befragte hat dieses Verhalten sogar mehr als zehnmal beobachtet.

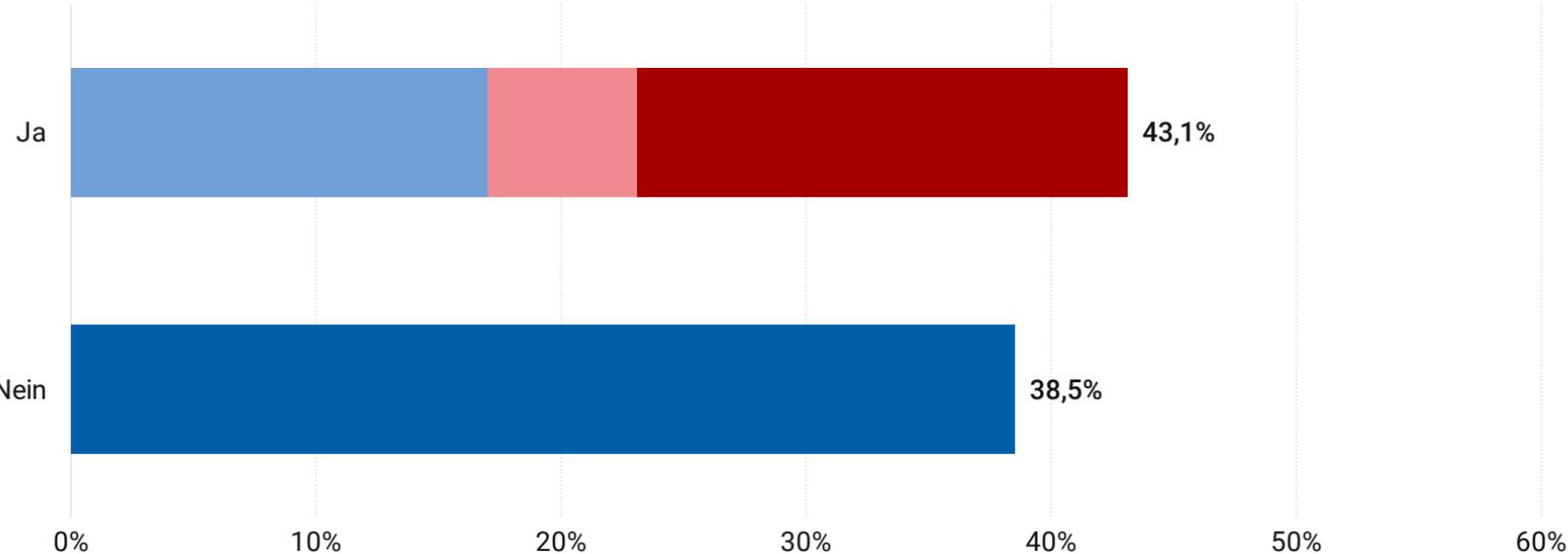
Diese Abweichung könnte auf einen sozialen Erwünschtheitseffekt hinweisen, der in der Demoskopie als sozialer Antwortbias bekannt ist. Befragte neigen dazu, ihr eigenes riskantes Verhalten zu minimieren oder zu verbergen, während sie die Verfehlungen anderer offener kommunizieren.

Bei Cannabis sind die Werte erwartungsgemäß niedriger, jedoch geben immer noch rund 17 Prozent der Befragten an, dass sie erlebt haben, wie eine ihnen bekannte Person nach Cannabis-Konsum ein Fahrzeug im Straßenverkehr geführt hat.

## Häufigkeit des Erlebens von Fahren unter Alkoholeinfluss

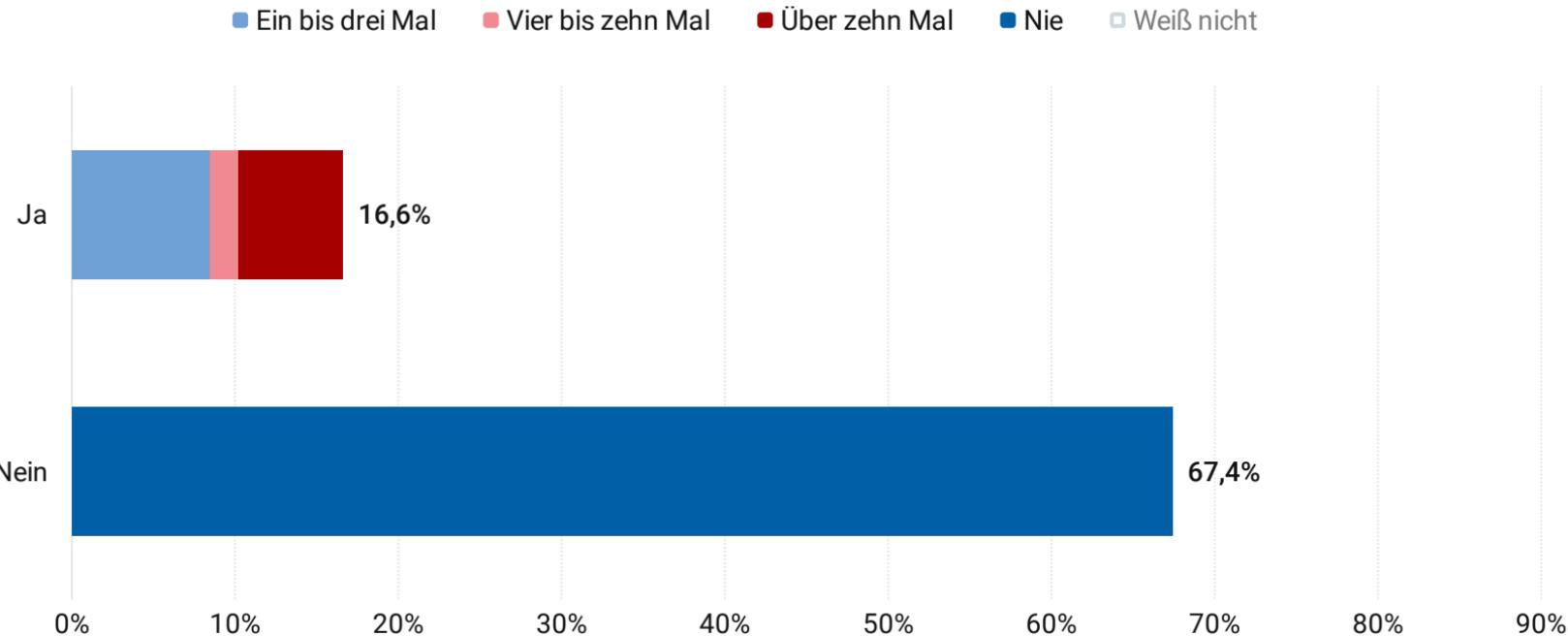
⌚ Aktive Verkehrsteilnehmende

■ Ein bis drei Mal ■ Vier bis zehn Mal ■ Über zehn Mal ■ Nie ■ Weiß nicht



Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,3% | Stichprobengröße: 2.613 | Befragungszeitraum: 07.11.24 - 18.11.24

## Häufigkeit des Erlebens von Fahren unter Cannabiseinfluss ⚡ Aktive Verkehrsteilnehmende



Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,3% | Stichprobengröße: 2.609 | Befragungszeitraum: 07.11.24 - 18.11.24



& Civey

## 3. Risikoeinschätzung Alkohol/ Cannabis im Straßenverkehr



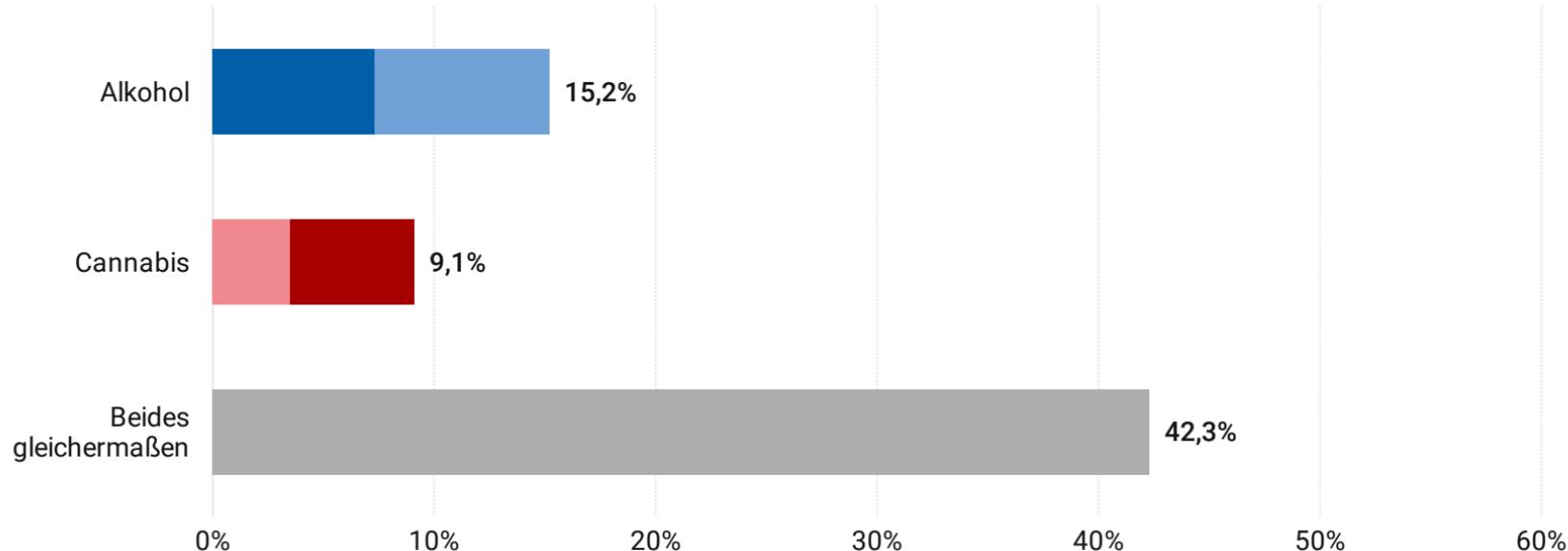
Auch hier gibt deutliche Unterschiede in der Selbstwahrnehmung der Fahrtüchtigkeit nach dem Konsum von Alkohol und Cannabis zwischen den allgemeinen aktiven Verkehrsteilnehmenden und der spezifischen Gruppe der Cannabis-Konsumierenden.

Innerhalb der Grundgesamtheit der aktiv Verkehrsteilnehmenden geben 15% an, dass sie ihre Fahrtüchtigkeit eher nach Alkoholkonsum besser einschätzen können, während 9% dies nach Cannabis-Konsum behaupten. Zudem sehen 42% eine Einschätzungsfähigkeit bei beiden Substanzen gleichermaßen gegeben. Diese Verteilung deutet auf eine gewisse Unsicherheit oder mangelnde Differenzierung in der Wahrnehmung der Auswirkungen beider Substanzen auf die eigene Fahrtüchtigkeit hin.

Im Gegensatz dazu zeigt sich bei den Cannabis-Konsumierenden ein deutlich anderes Meinungsbild. Hier sind 43% der Befragten der Ansicht, dass sie ihre Fahrtüchtigkeit eher nach Cannabis-Konsum besser einschätzen können, während nur 9% dies nach Alkohol-Konsum glauben. 27% sehen die Einschätzungsfähigkeit bei beiden Substanzen gleichermaßen. Diese Diskrepanz könnte auf eine selektive Wahrnehmung oder eine kognitive Verzerrung innerhalb dieser Gruppe hinweisen.

## Selbsteinschätzung Dritter nach Alkohol- oder Cannabiskonsum ⚡ Aktive Verkehrsteilnehmende

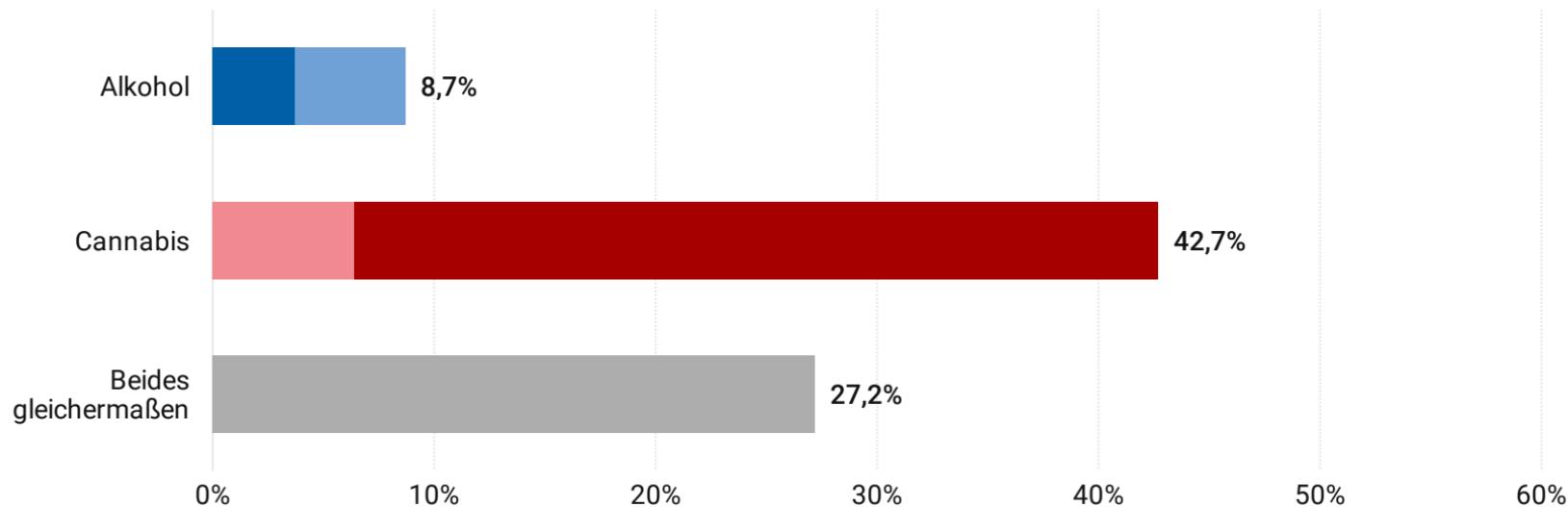
■ Eindeutig Alkohol ■ Eher Alkohol ■ Eher Cannabis ■ Eindeutig Cannabis ■ Beides gleichermaßen ■ Weiß nicht



Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,1% | Stichprobengröße: 2.604 | Befragungszeitraum: 07.11.24 - 18.11.24

**Selbsteinschätzung Dritter nach Alkohol- oder Cannabiskonsum** Ausgewertet nach: Zielgruppen und Kreuzungen (Cannabis Konsumierende) ⚡ Aktive Verkehrsteilnehmende

■ Eindeutig Alkohol ■ Eher Alkohol ■ Eher Cannabis ■ Eindeutig Cannabis ■ Beides gleichermaßen ■ Weiß nicht



Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,1% | Stichprobengröße: 2.604 | Befragungszeitraum: 07.11.24 - 17.11.24



## Vertretbarkeit von Konsum im Straßenverkehr

Abermals wird eine unterschiedliche Risikowahrnehmung zwischen der allgemeinen Grundgesamtheit der aktiv Verkehrsteilnehmenden und den Cannabis konsumierenden Fahrer:innen deutlich. Bei der Frage nach der Vertretbarkeit einer kurzen Fahrt unter dem Einfluss von Alkohol oder Cannabis halten 88% der befragten allgemeinen aktiven Verkehrsteilnehmenden eine solche Handlung für nicht vertretbar. Unter den Cannabis-Konsumierenden sinkt dieser Wert jedoch auf 67%. Ein ähnliches Muster zeigt sich bei längeren Fahrten: Während 94% der Gesamtbefragten das Fahren unter Einfluss für nicht vertretbar halten, sind es bei den Cannabis-Konsumierenden lediglich 68%.

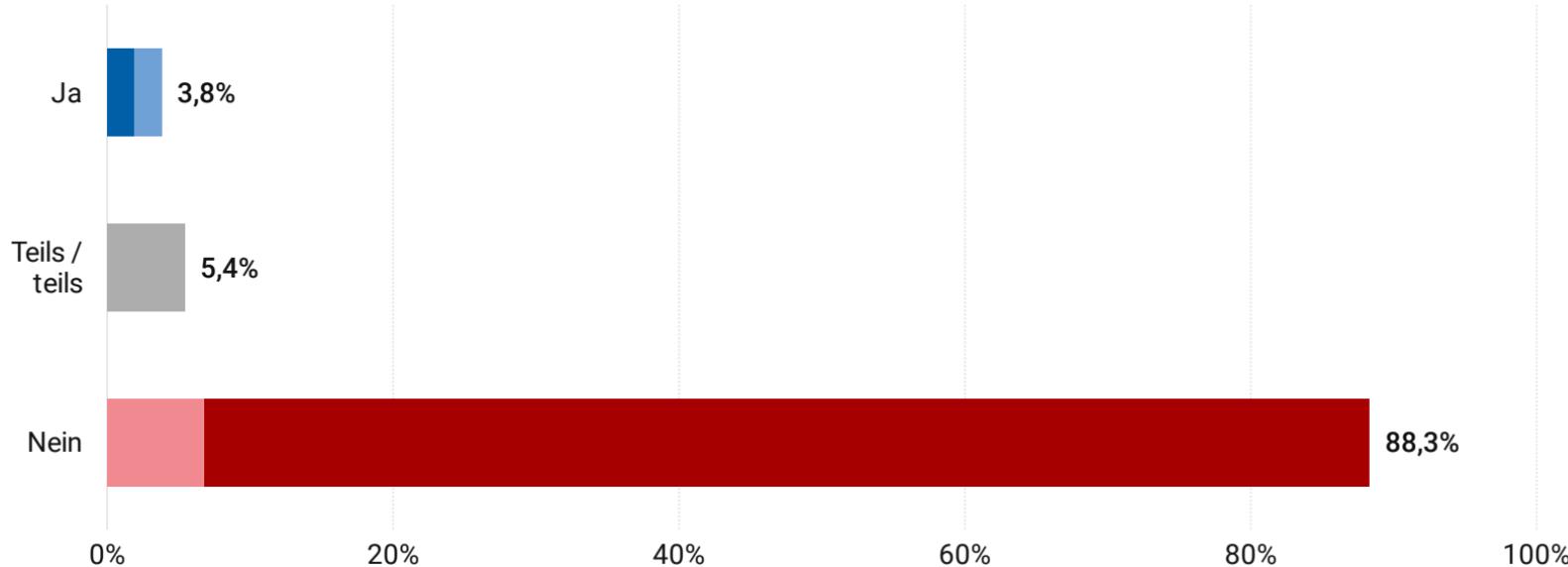
Dieser Unterschied weist auf eine erhöhte Risikoaffinität oder eine veränderte Risikowahrnehmung innerhalb der Gruppe der Cannabis-Konsumierenden hin.

## Vertretbarkeit kurze Strecken unter Einfluss von Alkohol oder Cannabis zu fahren



Aktive Verkehrsteilnehmende

■ Ja, auf jeden Fall   ■ Eher ja   ■ Teils/ Teils   ■ Eher nein   ■ Nein, auf keinen Fall   ■ Weiß nicht



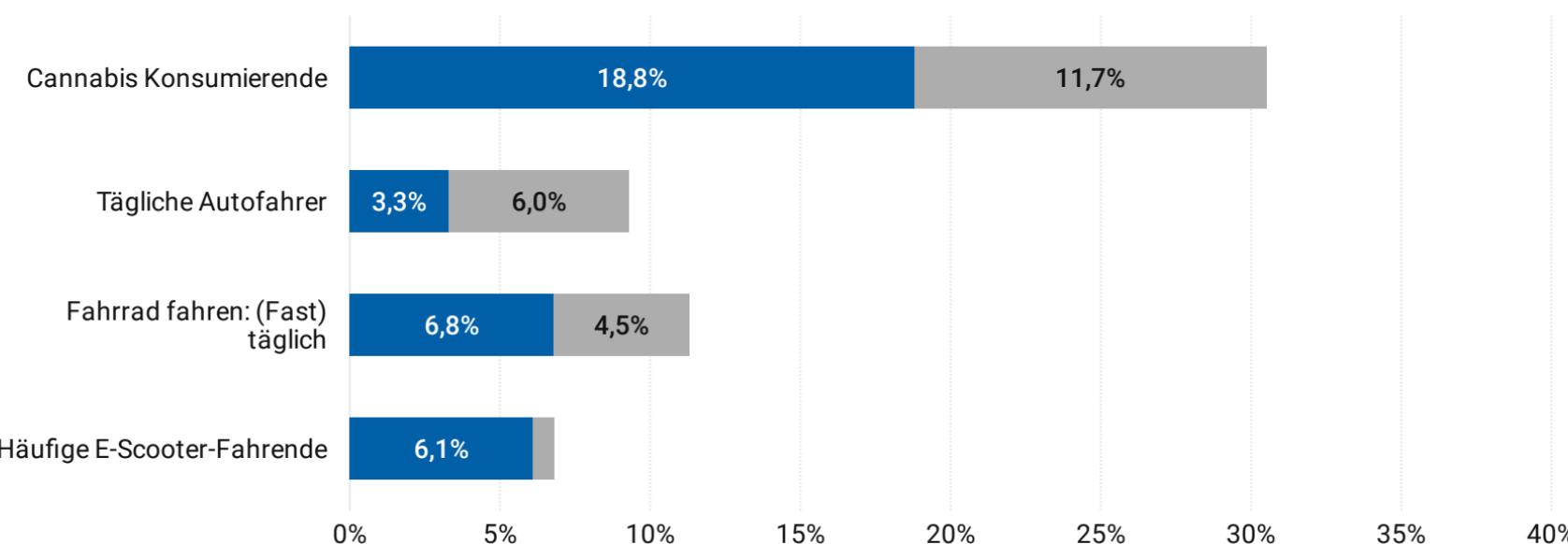
Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,2% | Stichprobengröße: 2.617 | Befragungszeitraum: 07.11.24 - 18.11.24

## Vertretbarkeit kurze Strecken unter Einfluss von Alkohol oder Cannabis zu fahren



Aktive Verkehrsteilnehmende

■ Ja ■ Teils / teils ■ Nein ■ Weiß nicht



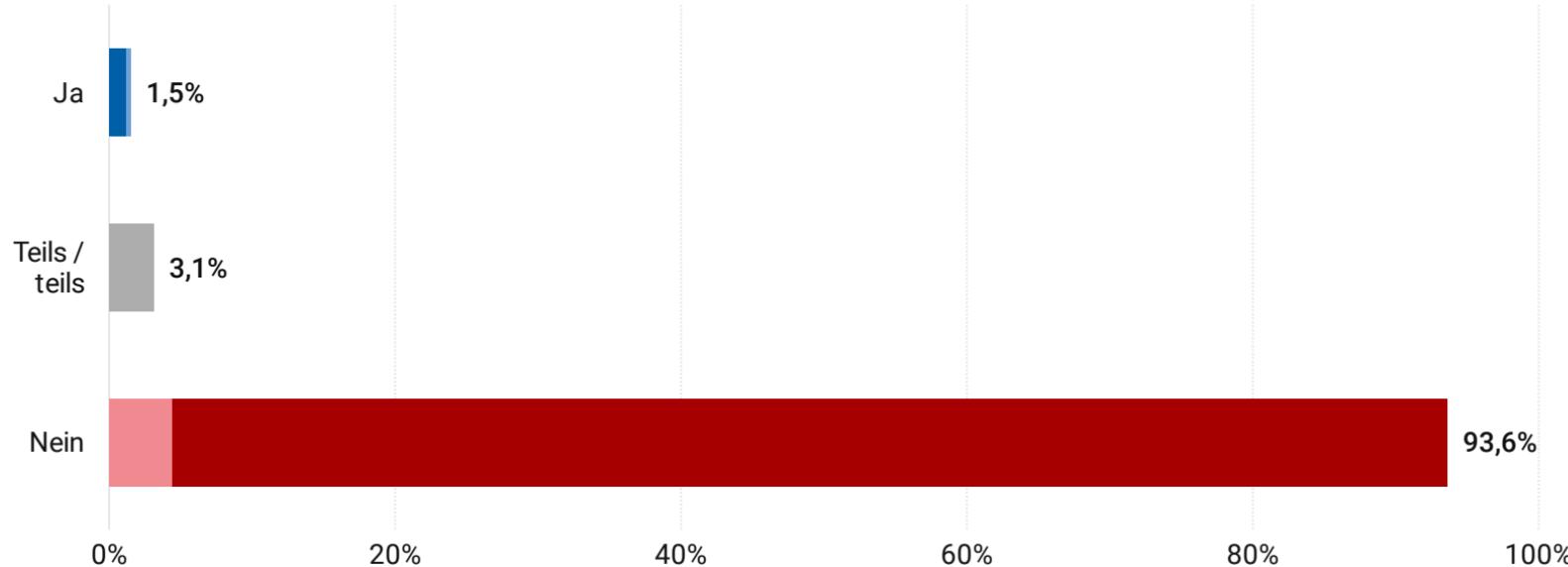
Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,2% | Stichprobengröße: 2.617 | Befragungszeitraum: 07.11.24 - 18.11.24

## Vertretbarkeit längere Strecken unter Einfluss von Alkohol oder Cannabis zu fahren



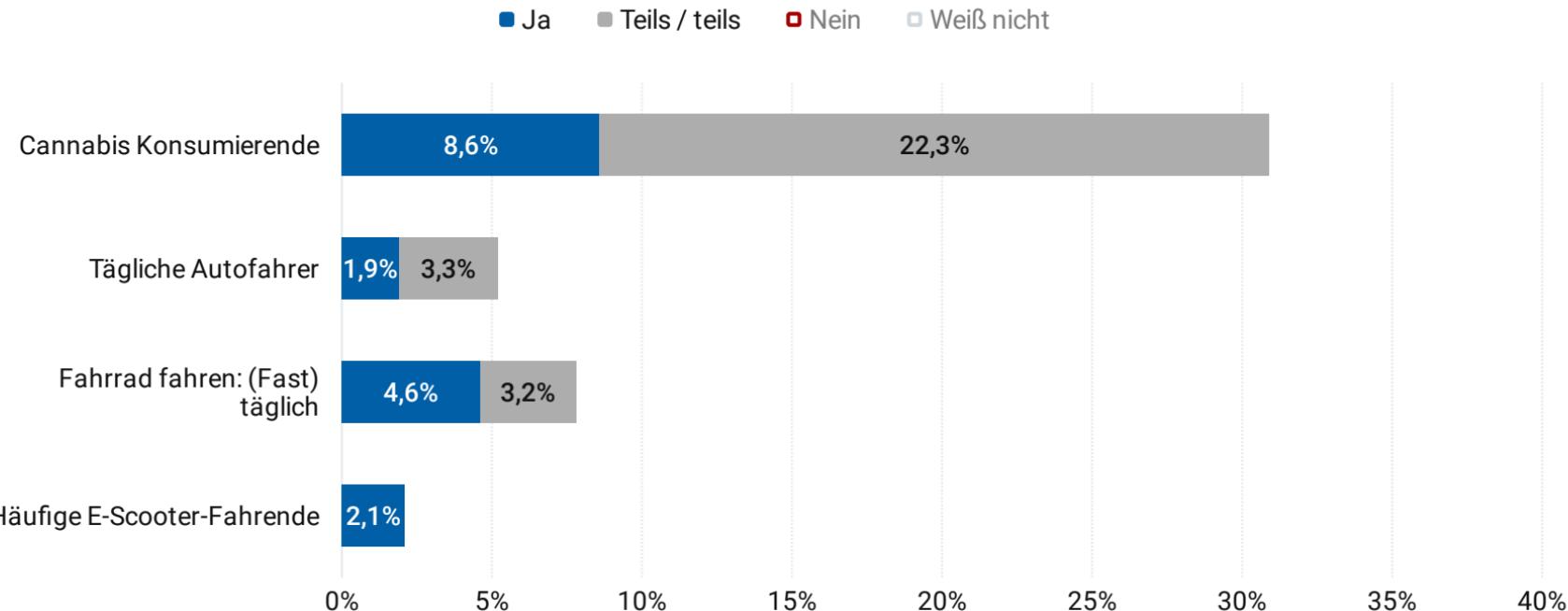
Aktive Verkehrsteilnehmende

■ Ja, auf jeden Fall   ■ Eher ja   ■ Teils/ Teils   ■ Eher nein   ■ Nein, auf keinen Fall   ■ Weiß nicht



Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,2% | Stichprobengröße: 2.585 | Befragungszeitraum: 07.11.24 - 18.11.24

## Vertretbarkeit längere Strecken unter Einfluss von Alkohol oder Cannabis zu fahren ⚙ Aktive Verkehrsteilnehmende



Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,2% | Stichprobengröße: 2.585 | Befragungszeitraum: 07.11.24 - 18.11.24



## 4. Formen der Ablenkung im Straßenverkehr



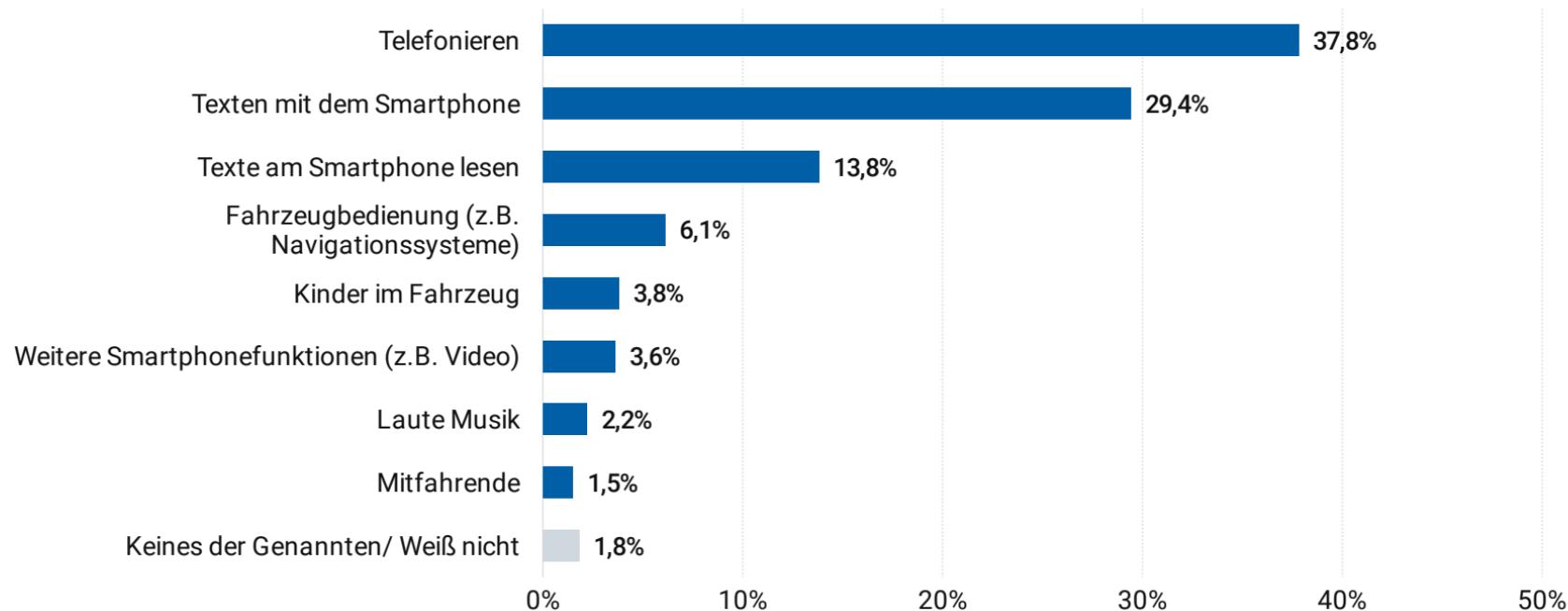
Das (smarte) Telefon ist aus Sicht der Befragten das größte Risiko im Straßenverkehr. Mit 38% wird das Telefonieren als Hauptgefahr angesehen, gefolgt von 29% für das Texten und 14% für das Lesen von Nachrichten.

Die Ablenkung durch Mitfahrende oder Kinder spielt eine deutlich geringere Rolle.

Die Altersanalyse offenbart, dass jüngere Menschen besonders das Texten als gefährliche Ablenkung erkennen, während ältere Personen das Telefonieren selbst als größeres Risiko empfinden. Diese Unterschiede könnten auf verschiedene Nutzungsgewohnheiten und den Umgang mit Technologie in unterschiedlichen Altersgruppen zurückzuführen sein.

Über alle Verkehrsmittel hinweg gibt es keine signifikanten Unterschiede in der Wahrnehmung der Risiken, was auf eine einheitliche Einschätzung der Gefahren durch mobile Geräte im Straßenverkehr hindeutet.

## Formen gefährlicher Ablenkung im Straßenverkehr ☰ Aktive Verkehrsteilnehmende



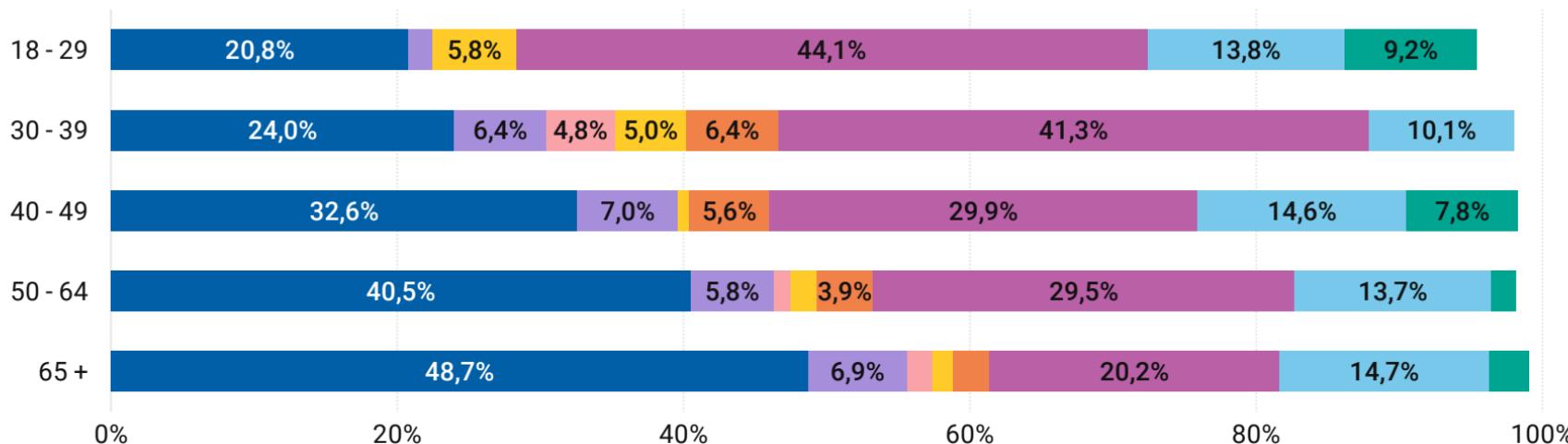
Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,2% | Stichprobengröße: 2.597 | Befragungszeitraum: 07.11.24 - 18.11.24

## Formen gefährlicher Ablenkung im Straßenverkehr Ausgewertet nach Alter



Aktive Verkehrsteilnehmende

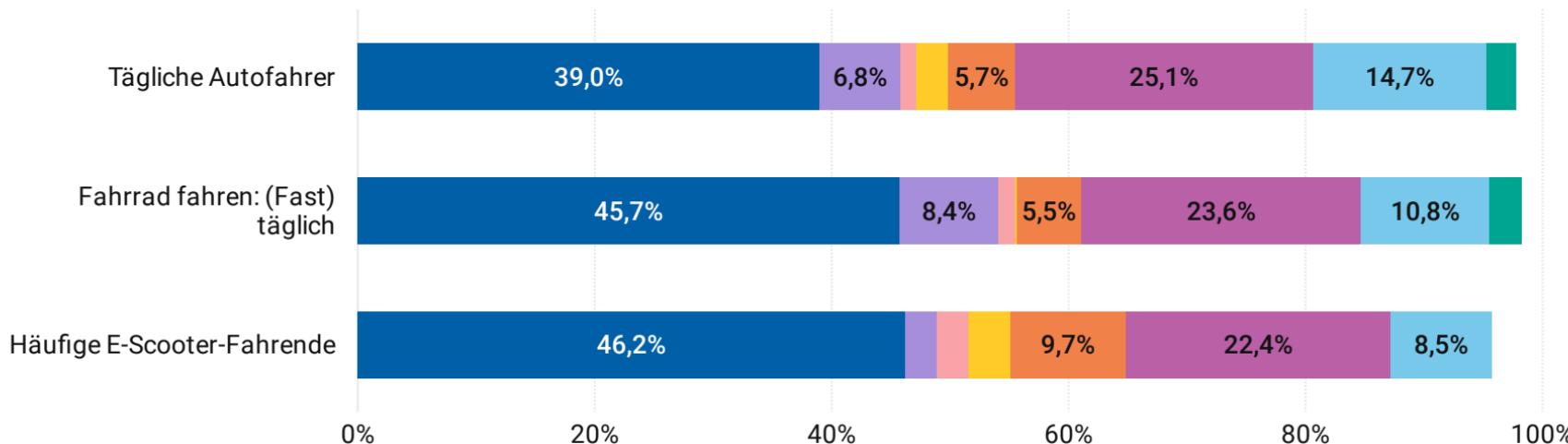
- Telefonieren ■ Fahrzeugbedienung (z.B. Navigationssysteme) ■ Mitfahrende ■ Laute Musik ■ Kinder im Fahrzeug
- Texten mit dem Smartphone ■ Texte am Smartphone lesen ■ Weitere Smartphonefunktionen (z.B. Video)
- Keines der Genannten/ Weiß nicht



Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,2% | Stichprobengröße: 2.597 | Befragungszeitraum: 07.11.24 - 18.11.24

## Formen gefährlicher Ablenkung im Straßenverkehr ☰ Aktive Verkehrsteilnehmende

- Telefonieren
- Fahrzeugbedienung (z.B. Navigationssysteme)
- Mitfahrende
- Laute Musik
- Kinder im Fahrzeug
- Texten mit dem Smartphone
- Texte am Smartphone lesen
- Weitere Smartphonefunktionen (z.B. Video)
- Keines der Genannten/ Weiß nicht



Stat. Fehler Gesamtergebnis: 3,2% | Stichprobengröße: 2.597 | Befragungszeitraum: 07.11.24 - 18.11.24



Alle relevanten methodischen Informationen finden Sie im Tab „Methodische Hinweise“

# Über Civey – Know more. Act better.

Wir gehen seit 2015 neue Wege, um schnell und verlässlich Antworten auf die Fragen unserer Zeit zu ermöglichen. Als Tech-Unternehmen für digitale Markt- und Meinungsforschung erheben und verbinden wir für Sie Daten zu einem "Bigger Picture". Dabei messen wir Veränderungsprozesse in Ihren Stakeholdergruppen in Echtzeit. Als Vorreiter der Branche erkennen wir frühzeitig relevante Trends, machen Perspektiven sichtbar und schaffen Klarheit. Mit intelligenten Datenlösungen sowie unserer individuellen Beratung und Branchenexpertise ermöglichen wir Ihnen fundierte Entscheidungen in einer sich wandelnden Welt. Dabei verstehen wir uns als Ihr Wegbegleiter in Zeiten der Transformation.

Sie möchten auch etwas bewegen? Dann rufen Sie uns an **+49 30 120747060** oder mailen Sie uns an [beratung@civey.com](mailto:beratung@civey.com). Wir freuen uns auf unser Gespräch.



& Civey

# Kernergebnisse

# Kernergebnisse

## 1. Deutliche Unterscheidung in der Wahrnehmung der notwendigen Ruhezeit nach Cannabiskonsum zwischen allgemeinen Verkehrsteilnehmenden und Cannabis-Konsumierenden:

Während fast ein Drittel der allgemeinen aktiven Verkehrsteilnehmenden für eine Wartezeit von über 24 Stunden plädiert, halten viele Cannabis-Konsumierende bereits sechs Stunden für ausreichend. Diese Unterschiede deuten auf variiierende Risikobewertungen und mögliche Gewöhnungseffekte hin, die sich auf die Verkehrssicherheit auswirken können.

## 2. Erhöhte Bereitschaft von Cannabis-Konsumierenden, mit beeinträchtigten Fahrer:innen mitzufahren

Innerhalb der Cannabis konsumierenden Gruppe sind 42% bereits mit einer Person mitgefahren, die unter Einfluss stand, gegenüber 17% in der Gesamtstichprobe. Dies zeigt ein erhöhtes Risikoverhalten und eine Normalisierung des Fahrens unter Substanzeinfluss in dieser Gruppe.

**3. Unterschiede in der Selbstwahrnehmung der Fahrtüchtigkeit nach Substanzkonsum zwischen allgemeinen Verkehrsteilnehmenden und Cannabis-Konsumierenden:**

Cannabis-Konsumierende glauben häufiger, ihre Fahrtüchtigkeit nach Cannabiskonsum besser einschätzen zu können, was zu einer Unterschätzung der Gefahren führt. Dies erhöht das Risiko für Fahrten unter Einfluss und potenzielle Verkehrsunfälle.

**4. Unterschiedliches Wissensniveau über gesetzliche Grenzwerte, mit besserer Informiertheit unter Cannabis-Konsumierenden:**

Obwohl über die Hälfte der Befragten angibt, die Grenzwerte zu kennen, besteht dennoch eine erhebliche Wissenslücke. Die bessere Informiertheit unter Cannabis-Konsumierenden könnte auf eine individuelle Beschäftigung mit dieser Thematik hinweisen.

#### **5. Mobiltelefonnutzung als größtes wahrgenommenes Risiko im Straßenverkehr, mit altersabhängigen Unterschieden:**

Mit 38% wird das Telefonieren als Hauptgefahr eingestuft, wobei jüngere Personen eher das Texten als riskant empfinden. Ablenkungen durch weitere Personen im Fahrzeug werden nicht als grundsätzlich gefährlich angesehen.

# Methodische Hinweise

**Befragungszeitraum:**

07.11. bis 15.11.2024

**Befragte Grundgesamtheit:**

Aktiv Verkehrsteilnehmende (2.500)

# Statistische Angaben bei Veröffentlichungen

Civey hat für Scholz&Friends im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 07.11. bis 17.11.2024 online 2.500 Personen, die aktiv am Straßenverkehr teilnehmen, befragt. Die Ergebnisse sind aufgrund von Quotierungen und Gewichtungen repräsentativ unter Berücksichtigung des statistischen Fehlers von 3,2 Prozentpunkten beim jeweiligen Gesamtergebnis. Weitere Informationen zur Methodik finden Sie [hier](#).