

Stellungnahme

der Deutschen Polizeigewerkschaft (DPoIG)

**zum Gesetzentwurf zur Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistik-
gesetzes**

Az.: G13/201040102#00003#0003 (BMV)

Schreiben vom 27.11.2025

Berlin, 15. Dezember 2025

1. Allgemeine Vorbemerkungen

Mit Inkrafttreten des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zum 22. August 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 266 vom 21.08.2024) hat der Gesetzgeber weitreichende Änderungen im Straßenverkehrsrecht vorgenommen, die sich unter anderem auf eine normative Festbeschreibung eines THC-Grenzwertes von 3,5 ng/ml im Blutserum in § 24a Abs. 1a StVG sowie auf eine Implementierung eines faktischen THC-Verbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger in § 24c Abs. 1 Nr. 2 StVG erstrecken. Zugleich hat der Gesetzgeber in seinen diesbezüglichen Begründungen festgeschrieben, dass die neue Regelungslage nach Ablauf von drei Jahren evaluiert werden soll, um die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit über einen Mehrjahreszeitraum zu betrachten (vgl. Teil A, Ziffer VII BT-Drucksache 20/11370, S. 11).

Bedauerlicherweise besteht hierfür keine geeignete Ausgangsstatistik, da die beim Statistischen Bundesamt geführte Straßenverkehrsunfallstatistik bislang keine Differenzierung zwischen den einzelnen Stoffgruppen ermöglicht und lediglich „andere berauschende Mittel“ als zentralwirksame Rauschmittelintoxikation ausweist.

Insofern ist die geplante Anpassung des einschlägigen Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes ausdrücklich zu begrüßen und dürfte somit zumindest eine statistische Datenlage für die mehrjährige Evaluierung nach der Anhebung des THC-Grenzwertes generieren. Unbenommen hiervon fehlt es jedoch weiterhin an einer statistischen Ausgangslage, die insofern nur durch individuelle Auswertungen der Länder geschaffen werden kann. In diesem Zusammenhang möchten wir die umfangreiche Forschungsarbeit der Hochschule der Polizei Rheinland-Pfalz und der Rechtsmedizin Mainz hervorheben, die eine retrograde Blutprobenauswertung für das gesamte Landesgebiet in Rheinland-Pfalz für den Zeitraum von 2021 – 2023 umfasst und somit als Bestandteil einer Gesamtevaluierung herangezogen werden könnte (vgl. Wunder/Schäler: Retrograde Blutprobenauswertung in Rheinland-Pfalz als evidenzbasierte Grundlage für die Evaluierung der Anhebung des THC-Grenzwertes im Straßenverkehr, Die Polizei 8/2025, S. 277-280 und Die Polizei 9/2025, S. 334-338).

2. Anmerkungen zum Referentenentwurf

In Ergänzung zu den allgemeinen Vorbemerkungen erlauben wir uns folgende Anmerkungen zum vorliegenden Referentenentwurf:

Anmerkungen zu Art. 1 Nr. 1:

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Ausgangslage ist die gesonderte Erfassung der THC-Konzentration im Blutserum ausdrücklich zu begrüßen, da zumindest ab diesem Zeitpunkt eine vergleichende Betrachtung der Fallzahlenentwicklung stattfinden kann.

Zur Gewährleistung eines grammatikalischen Gleichklangs mit dem Wortlaut in § 24a Abs. 1a StVG sollte die Begrifflichkeit „THC-Blutwerts“ in den Begründungen zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes (vgl. Seite 5) in „THC-Konzentration im Blutserum“ umformuliert werden.

Darüber hinaus dürfte die isolierte Ausweitung der Stoffgruppen auf THC dem Anspruch der Verkehrsunfallstatistik nicht gerecht werden, da für eine aussagekräftige Analyse auch eine Differenzierung der übrigen Stoffgruppen erforderlich ist. Demnach würde beispielsweise ein Verkehrsunfall unter der Wirkung von THC und Kokain in diesem Zusammenhang als Verkehrsunfall unter der Wirkung von „THC“ und „anderen berauschenden Mitteln“ ausgewiesen werden, sodass keine weiterführenden Aussagen zur

- Verteilung und Entwicklung von Mischintoxikationen und
- wissenschaftlichen Bewertung des Ursachenzusammenhangs zwischen kombinierter Wirkstoffaufnahme und dadurch bedingter Fahrunsicherheit

möglich sind. Insofern sollte neben Cannabis eine weitergehende Differenzierung zwischen den in der Anlage zu § 24a StVG aufgeführten Substanzen erfolgen.

3. Weitergehende Empfehlungen

Trotz ihrer hohen Verlässlichkeit stößt die amtliche Verkehrsunfallstatistik zunehmend an ihre Grenzen. Viele Daten werden zu stark zusammengefasst und erlauben keine hinreichend differenzierte Analyse des Unfallgeschehens. Vor diesem Hintergrund empfehlen wir in Ergänzung zu den vorstehenden Ausführungen folgende Anpassungen des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes.

3.1 Ausweitung der Verletztendaten

Nach dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz gelten alle Personen als schwerverletzt, die „zur stationären Behandlung in ein Krankenhaus aufgenommen werden“ und ausweislich der begrifflichen Auslegungen des Statistischen Bundesamtes dort min. 24 Stunden verbleiben. Diese Definition ist zu undifferenziert, da sie die tatsächliche Verletzungsschwere nicht erkennen lässt.

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die Bestrebungen im Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021-2030, wonach der Prozess für die Erfassung von Unfalldaten von Schwerverletzten (MAIS 3+) neu angestoßen werden soll. Diese Erklärung wird von der Deutschen Polizeigewerkschaft sowie weiteren Akteuren in der Verkehrssicherheitsarbeit (u.a. vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat) ausdrücklich begrüßt.

Demnach sollte die Unfalldatenerfassung um die Kategorie "lebensgefährlich Verletzte" ergänzt und zugleich mit einer ergänzenden Rechtsverordnung verknüpft werden, die eine Verpflichtung enthält, wonach Kliniken und Arztpraxen die erforderlichen Daten in einem automatisierten Verfahren der Polizei zur Verfügung stellen müssen.

3.2 Statistische Erfassung von Sharing-Fahrzeugen

Am Beispiel der zunehmenden Zahl von Carsharing-Fahrzeugen zeigt sich deutlich, dass die bestehende Unfalldatenerhebung nicht alle Entwicklungen im Verkehrsgeschehen angemessen erfasst. In den vergangenen Jahren hat sich diese neue Form besitzunabhängiger Mobilität fest etabliert, ohne dass ihre Auswirkungen auf das Unfallgeschehen in der standardisierten Unfallanalyse berücksichtigt wurden.

Obwohl die Nutzung der Fahrzeuge eine vorherige Registrierung erfordert, entfällt die sonst übliche soziale Kontrolle, sodass die Entkopplung von Besitz und Nutzung potenziell neue Risiken birgt. Dieses Phänomen lässt sich unter dem Aspekt des psychologischen Besitzgefühls erklären. Das Konzept geht davon aus, dass Menschen mit fremdem Eigentum weniger sorgfältig umgehen als mit dem eigenen. Je geringer das individuelle Besitzgefühl, desto geringer sind Fürsorge und Verantwortlichkeit für den betreffenden Gegenstand. Zudem ist davon auszugehen, dass Sharing-Fahrzeuge mangels einheitlicher Fahrzeugtypen und aufgrund der teilweise geringen Fahrpraxis ihrer Nutzerinnen und Nutzer weniger vertraut bedient werden, was potenziell mit einem erhöhten Unfallrisiko verbunden sein kann.

Statistische Nachweise hierzu fehlen bislang, da die amtliche Unfallstatistik keine gesonderte Erfassung von Sharing-Fahrzeugen vorsieht. Es sollte daher untersucht werden, welche Gruppen überdurchschnittlich häufig an derartigen Unfällen beteiligt sind und inwieweit die Verkehrssicherheitsarbeit hierfür spezifische Ansätze entwickeln kann.

3.3 Erfassung von Einsatzfahrten

Zur Erlangung eines statistischen Lagebildes regen wir die gesonderte Erfassung des Unfallgeschehens im Zusammenhang mit Einsatzfahrten der nach § 35 Absatz 1 und 5a StVO sonderberechtigten Institutionen an.

Hierfür sollten eine zahlenmäßige Aufschlüsselung nach Beteiligung der jeweiligen Sonderrechtsträger erfolgen, bei denen Personen verletzt oder getötet wurden.