

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Harald Terpe, Birgitt Bender, Elisabeth Scharfenberg, Kerstin Andreae, Volker Beck (Köln), Anna Lührmann, Irmingard Schewe-Gerigk, Dr. Gerhard Schick, Silke Stokar von Neuforn, Hans-Christian Ströbele, Josef Philip Winkler und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bewertung der Fahruntüchtigkeit bei Cannabiskonsum

Bundesverfassungsgericht und Bundesverwaltungsgericht sind sich darüber einig, dass bei einem einmaligen oder gelegentlichen Konsum von Cannabis keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür bestehen, dass der Konsument grundsätzlich nicht mehr in der Lage ist, seine Fahruntüchtigkeit zu erkennen (BVerfG vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96; BVerwG, NJW 2002, 78 ff.). Die Einleitung eines Verwaltungsverfahrens zur Eignungsüberprüfung nach § 14 Abs. 1 der Fahrerlaubnisverordnung bedarf vielmehr zusätzlicher Verdachtsmomente, welche die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen in Frage stellen. In der Rechtsprechung werden insbesondere genannt: das Führen eines Kraftfahrzeugs unter Drogeneinfluss, ein erheblicher Cannabismissbrauch über einen längeren Zeitraum hinweg oder die Zugehörigkeit zu einer sog. Risikogruppe.

Nach neueren wissenschaftlichen Erkenntnissen stimmen Wirkungsdauer und Nachweisdauer bei Cannabis nicht notwendig überein. Aufgrund des technischen Fortschritts in der Medizin ist Tetrahydrocannabinol (THC) im Blut inzwischen wesentlich länger nachweisbar als die berauschende Wirkung des Cannabis anhält. Der bloße Nachweis des Konsums von Cannabis reicht nach Auffassung des Bundesverfassungsgerichts (1 BvR 2652/03) nicht für die Annahme einer Ordnungswidrigkeit aus; es muss zudem ein enger zeitlicher Zusammenhang zwischen dem Konsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr vorliegen.

Zur Feststellung, ob die Menge des konsumierten Cannabis zu einem erhöhten Risiko für die Verkehrssicherheit führt, werden von der Rechtsprechung unterschiedliche THC-Blutwerte herangezogen: Zum Teil wird bereits ab einem Wert von 1,0 ng/ml ein erhöhtes Risiko angenommen, andere sehen erst bei einem Wert über 2,0 ng/ml die Verkehrssicherheit als gefährdet an.

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof stellt in seiner Entscheidung vom 25. Januar 2006 (Az. 11 CS 05.1711) aufgrund dieser Erkenntnisse die Frage, ob das Risiko durch Cannabiskonsum im Straßenverkehr nicht möglicherweise geringer sei als bislang angenommen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Beabsichtigt die Bundesregierung, die in der Rechtsprechung bestehende Unsicherheit bei der Beurteilung von Verkehrsdelikten im Zusammenhang mit Cannabiskonsum durch die Festlegung bestimmter THC-Grenzwerte zu beseitigen?
 - b) Wenn ja, wie könnten diese Grenzwerte lauten?
 - c) Auf welche wissenschaftlichen Erkenntnisse stützt sich die Festlegung dieser Grenzwerte?
 - d) Gibt es Erkenntnisse, dass sich die Festlegung eines bestimmten Grenzwerts positiv auf die Unfallstatistiken auswirken würde?
2. a) Wie beurteilt die Bundesregierung die Praxis der Straßenverkehrsbehörden, ein Verfahren auf Entzug der Fahrerlaubnis bei Cannabiskonsumern schon dann einzuleiten, wenn diese so genannten Risikogruppen angehören?
 - b) Wer sind diese Risikogruppen?
 - c) Auf welche Erkenntnisse stützt sich die Bildung dieser Risikogruppen?
 - d) Sieht die Bundesregierung dadurch die Gefahr einer möglichen Umgehung der Anforderungen, die Bundesverfassungsgericht und Bundesverwaltungsgericht an die Einleitung eines solchen Verfahrens stellen?
3. a) Wie sollte nach Auffassung der Bundesregierung der in der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung erwähnte gelegentliche und regelmäßige Cannabiskonsum definiert werden?
 - b) Wie beurteilt die Bundesregierung einheitliche Grenzwerte für die Bestimmung dieser Konsummuster?
4. a) Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass die Einordnung einer Teilnahme am Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss als Straftat bzw. Ordnungswidrigkeit im Wesentlichen von der Frage abhängt, ob die damit befassten Polizeibeamten Fahrunsicherheiten und Ausfallerscheinungen feststellen?
 - b) Welche Initiativen ergriff die Bundesregierung, um eine entsprechende Schulung der Beamten in den jeweiligen Ländern zu unterstützen?
 - c) Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um mögliche Fehleinschätzungen oder willkürliche Beurteilungen zu verhindern?
5. Wie bewertet die Bundesregierung die Erkenntnisse und Schlussfolgerungen des vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Auftrag gegebenen Gutachtens „Fahrt unter Drogen – Auswirkungen neuerer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ (FE 82.173/2000) insbesondere
 - a) zur hohen Zahl angeordneter medizinisch-psychologischer Untersuchungen,
 - b) zur hohen Zahl der Untersuchungen, welche die Fahrtauglichkeit der Betroffenen bestätigten,
 - c) zur Forderung nach einer einheitlichen Definition und Abgrenzung zwischen gelegentlichem und regelmäßigem Konsum?
6. a) Warum wurde das genannte Gutachten noch nicht veröffentlicht?
 - b) Wann beabsichtigt die Bundesregierung die Veröffentlichung des Gutachtens?

7. Welche über das genannte Gutachten hinausgehenden Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor zur Praxis der Fahrerlaubnisbehörden nach den Urteilen des Bundesverfassungsgerichts vom 20. Juni 2002 (1 BvR 2062/96) und vom 8. Juli 2002 (1 BvR 2428/95)?
8. a) Sieht die Bundesregierung aufgrund der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 21. Dezember 2004 (1 BvR 2652/03) mit den Fragestellern die Notwendigkeit, den § 24a des Straßenverkehrsgesetzes bezüglich des Bezugs von Cannabis neu zu fassen?
 - b) Wenn nicht, warum nicht?
 - c) Wenn ja, mit welchem Regelungsinhalt?

Berlin, den 29. Juni 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

