

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Frank Tempel, Ulla Jelpke, Petra Pau, Raju Sharma, Harald Weinberg und der Fraktion DIE LINKE.

Drogen und Verkehrssicherheit

Jede Person, die am Straßenverkehr teilnimmt, muss dafür geistig und körperlich in der Lage sein, um sich und andere nicht zu gefährden. Der Staat ist beauftragt, für die Verkehrssicherheit zu sorgen, indem er beispielsweise das Führen von Kraftfahrzeugen an Bedingungen knüpft. So ist das Führen von Kraftfahrzeugen unter dem Einfluss von berauschenden Substanzen (Alkohol, illegale Drogen) zu Recht verboten (§24a des Straßenverkehrsgesetzes – StVG –, §§ 315c und 316 des Strafgesetzbuchs – StGB).

Allerdings kommen angesichts der Ausgestaltung und Umsetzung der Regelungen Zweifel an der tatsächlichen Zielsetzung auf. Es erschließt sich den Fragestellern nicht, wieso Personen, die Cannabis oder andere Drogen konsumiert haben, auch dann ordnungs-, straf- und verwaltungsrechtlich belangt werden können, wenn ihnen keine Gefährdung der Verkehrssicherheit nachgewiesen werden konnte. Es erscheint fraglich, ob es der Verkehrssicherheit dient, dass Personen mit bis zu 1,1 Promille Alkohol im Blut ohne Strafe nach StGB davonkommen können, während Konsumierende illegaler Substanzen schon dann bestraft werden können, wenn eine Substanz überhaupt nur nachgewiesen wird, unabhängig davon, ob die Fahrtüchtigkeit tatsächlich beeinträchtigt ist.

Zusätzlich wird das Straf- und Ordnungsrecht zur Durchsetzung des zu Recht geforderten Nüchternheitsgebotes zum Teil von verwaltungsrechtlichen Konsequenzen ausgehebelt (siehe Frage 21). Auch ist vielen Drogenkonsumierenden nicht bewusst, dass ihre Fahrerlaubnis auch dann eingezogen werden kann, wenn sie Drogenkonsum, etwa auf Partys, und das Führen von Fahrzeugen konsequent voneinander trennen. Personen, die einmalig Drogen konsumiert haben, kann die Fahrerlaubnis entzogen werden, weil sie aufgrund dieses Konsums dauerhaft als charakterlich ungeeignet für das Führen eines Fahrzeugs angesehen werden. Ein wissenschaftlicher Beleg dafür, dass solche Maßnahmen der Verkehrssicherheit dienen, steht nach wie vor aus. Hingegen sind mit dem Verlust des Führerscheins häufig existenzielle Probleme verbunden. So hat auch das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 anerkannt, dass „die Fahrerlaubnis (...) für den Bürger nicht selten existenzsichernde Bedeutung“ hat. Ihre Entziehung kann insbesondere dazu führen, dass die Ausübung des Berufs eingeschränkt oder ganz aufgegeben werden muss“ (BVerfG, 1 BvR 2062/96). Daher sollte die Anwendung dieser Maßnahme auf nachvollziehbaren und evidenten Kriterien zum Schutz der Verkehrssicherheit beruhen.

Sollte sich herausstellen, dass über das Verkehrsrecht die verfassungsrechtlich gebotene Straffreiheit des Konsums von Substanzen unterlaufen wird, ohne dass diese Maßnahmen geeignet sind, die Verkehrssicherheit zu verbessern, wäre dies hochbedenklich.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Rechtsnormen regeln das Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Substanzen, und was besagen sie?

Welche Grenzwerte werden in der Praxis jeweils angewandt?

2. Haben die Regelungen des StVG, des StGB, der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) oder anderer Rechtsnormen, die etwa zu Bußgeldern und Strafen, zum Verlust des Führerscheins oder der Verpflichtung zu einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) aufgrund des Konsums berauschender Substanzen führen, ausschließlich die Gewährleistung der Verkehrssicherheit zum Ziel?
3. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass das Recht zum Führen von Fahrzeugen vom allgemeinen Persönlichkeitsrecht nach Artikel 2 Absatz 2 des Grundgesetzes (GG) erfasst ist?

Falls ja, stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass diesbezügliche Einschränkungen nach den Bestimmungen des Bundesverfassungsgerichts erforderlich, geeignet und angemessen sein müssen, und hält die Bundesregierung diese Bedingungen für die geltenden Bestimmungen und ihre Anwendung für erfüllt?

4. Stimmt die Bundesregierung der Aussage der Untersuchung „Cannabis und Verkehrssicherheit“ im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen zu, dass es zweifelhaft erscheint, ob das vorliegende Instrumentarium zur Erkennung einer häufig nur diskret wahrnehmbaren Cannabisbeeinflussung im Straßenverkehr geeignet und ausreichend ist?
5. Wie bewertet die Bundesregierung das Ergebnis der Untersuchung „Cannabis und Verkehrssicherheit“ im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen, demzufolge sich kein positiver Zusammenhang zwischen der Höhe der Cannabinoidkonzentration im Blut und den Verkehrsauffälligkeiten feststellen ließ?
6. Wie bewertet die Bundesregierung das Ergebnis der Untersuchung „Cannabis und Verkehrssicherheit“ im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen, demzufolge ein Konsummuster, welches sich auf theoretischer Grundlage aus den toxikologischen Befunden erschließt, keinen Rückschluss auf den Grad der verkehrssicherheitsrelevanten Leistungen rechtfertigt?
7. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage der Untersuchung „Cannabis und Verkehrssicherheit“ im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen, dass die bisherigen Befunde zeigen, dass eine Unterscheidung zwischen gelegentlichem und regelmäßigem Cannabiskonsum nicht sinnvoll ist hinsichtlich der zu erwartenden verkehrs- oder fahreignungsrelevanten Leistungsdefizite?
8. Wie begründet die Bundesregierung den § 24a Absatz 2 Satz 3 StVG, wonach Personen, die unter dem Einfluss eines berauschenden Mittels ein Fahrzeug führen nicht ordnungswidrig handeln, sofern das Mittel bestimmungsgemäß als Arzneimittel verwendet wird?

Geht von diesen Personen eine geringere Gefahr für die Verkehrssicherheit aus als von Personen, welche die Mittel zu einem anderen Zweck konsumiert haben?

Falls ja, bitte die wissenschaftlichen Belege dafür benennen.

Falls nein, warum bewertet die Bundesregierung die gleich hohe Gefährdung der Verkehrssicherheit unterschiedlich, und wie ist dieses Vorgehen mit dem Recht auf körperliche Unversehrtheit (Artikel 2 Absatz 2 GG) sowie mit dem Gleichheitsgrundsatz (Artikel 3 Absatz 1 GG) zu vereinbaren?

9. Welche gesetzlichen Regelungen rechtfertigen die Bestimmung von THC-Carbonsäure (THC: Tetrahydrocannabinol) zur Feststellung von Konsummustern?
Inwiefern ist die Bestimmung von THC-Carbonsäure für diesen Zweck ausreichend aussagefähig?
10. Welche Grenzwerte werden in Deutschland für den THC-Carbonsäure-Gehalt im Blut herangezogen?
Warum und in welchem Maße unterscheiden sich die Grenzwerte regional, und wer legt sie jeweils fest?
11. Welche Folgen kann das Überschreiten des THC-Carbonsäure-Grenzwertes für die Betroffenen haben?
12. Inwieweit ist wissenschaftlich nachgewiesen, dass 1,0 ng/ml THC im Blut, was in der Regel als Grenzwert nach Cannabiskonsum herangezogen wird, tatsächlich die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen?
13. Welche Grenzwerte gelten in den anderen Ländern der EU für die THC-Bestimmung (bitte gesondert für die Grenzwerte im Serum und im Vollblut angeben und entsprechend umrechnen)?
14. Wie begründet die Bundesregierung, dass Personen, die regelmäßig Cannabis konsumieren, per se als fahruneeignet angesehen werden, Personen, die regelmäßig Alkohol konsumieren, aber nicht?
Welche Studien weisen auf eine höhere Gefährdung durch Cannabiskonsumtinnen und -konsumenten hin?
15. Inwieweit unterscheiden sich die Einschränkungen der Fahrtüchtigkeit nach Alkohol- und durch Cannabiskonsum?
16. Warum werden nicht regelhaft Leberenzyme zur Ermittlung des Konsummusters nach der Feststellung einer Fahrt unter Alkoholeinfluss untersucht, wohl aber etwa die THC-Carbonsäure nach Feststellung einer Fahrt unter Cannabiseinfluss zur Ermittlung des Cannabiskonsummusters?
17. Ist für die Bundesregierung die Verfolgung von Drogenkonsumentinnen und -konsumenten gerechtfertigt, selbst wenn ihnen keine konkrete Gefährdung der Verkehrssicherheit nachgewiesen werden konnte?
18. Inwiefern ist für die illegalen Drogen nachgewiesen, dass die von der Grenzwertkommission festgelegten Werte mit Wirkgrenzen gleichzusetzen sind?
19. Ist nach Ansicht der Bundesregierung das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zu Cannabis (BVerfG, 1 BvR 2652/03 vom 21. Dezember 2004) auch für andere Betäubungsmittel anzuwenden, demzufolge § 24a Absatz 2 StVG nur dann verfassungskonform ist, wenn er dahingehend ausgelegt wird, dass eine Wirkung in seinem Sinne nur vorliegt, wenn eine Wirkstoffkonzentration im Blut festgestellt wird, die es als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war?
20. Welche Eigenschaft wird Personen, die einmalig und in keinem zeitlichen Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr illegale berauschende Substanzen (außer Cannabis) konsumiert haben, unterstellt, die rechtfertigt, dass diese Personen als per se und dauerhaft fahruneeignet anzusehen sind?
21. Inwiefern kann die Androhung des befristeten Führerscheintzugs aufgrund einer Drogenfahrt überhaupt präventive Wirkung entfalten, wenn auf verwaltungsrechtlichem Weg der Führerschein in der Regel schon vorher und dauerhaft entzogen wurde?
Plant die Bundesregierung hier eine Gesetzesänderung?

22. Wie begründet die Bundesregierung die Regelung in § 14 FeV, wonach ärztliche Gutachten auf Kosten des oder der Beschuldigten auch dann beizubringen sind, wenn der Drogenkonsum in keinem Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr steht?
Inwiefern ist diese Regelung geeignet und erforderlich, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen?
23. Welche Kosten können aufgrund eines Drogenvergehens für die Betroffenen entstehen, die auf dem StVG, den §§ 315c oder 316 StGB, der StVO oder der FeV beruhen (inklusive Untersuchungen, Schulungen und beizubringende Gutachten)?
Auf welchen Maßnahmen beruhen diese Kosten jeweils?
24. Wie lange sind die in der Anlage des StVG aufgeführten Substanzen jeweils im Blut nach dem Konsum nachweisbar?
Ist in allen Fällen (außer bei THC) davon auszugehen, dass der Nachweis einer Substanz, egal in welcher Konzentration, auf eine Einschränkung der generellen Fahreignung schließen lässt?
25. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage des Saarländischen Oberverwaltungsgerichts, der zufolge das Fehlverhalten und die Willensschwäche, die sich schon bei der einmaligen Einnahme „harter“ Drogen zeige, ohne weiteres den Rückschluss auf eine fehlende Fahreignung zulasse (vgl. Saarlouis Az. 1 B 191/08)?
26. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage des Bundesverfassungsgerichts, dass für einen Führerscheinentzug das Sicherheitsrisiko deutlich über demjenigen liegen muss, das allgemein mit der Zulassung von Personen zum Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr verbunden ist (BVerfG, 1 BvR 2062/96 vom 20. Juni 2002, Nr. 51)?
27. Auf welcher wissenschaftlichen Grundlage wird angenommen, dass bereits der einmalige Konsum von einer im Betäubungsmittelgesetz aufgeführten Substanz (außer Cannabis) dazu führt, dass die Fähigkeit zum Führen eines Kraftfahrzeuges permanent unter das erforderliche Maß herabgesetzt ist oder mit einer Abhängigkeit gleichgesetzt wird (Nummer 9 der Anlage 4 der FeV)?
28. Wie beurteilt die Bundesregierung, dass der Verdacht auf eine Ordnungswidrigkeit aufgrund einer Drogenfahrt für verwaltungsrechtliche Maßnahmen keine aufschiebende Wirkung hat und der Führerscheinentzug auch dann rechtsgültig bleibt, wenn die Ordnungswidrigkeit nicht erwiesen werden konnte?
29. Welche Möglichkeiten gibt es theoretisch für den Bundesgesetzgeber bzw. die Bundesregierung, die verwaltungsrechtliche Sanktionierung von Drogenvergehen (beispielsweise dauerhafter Entzug der Fahrerlaubnis) bundesweit weitgehend zu vereinheitlichen?
Plant die Bundesregierung eine entsprechende Initiative?
30. Sind Personen, die sich mehrmals pro Woche mit Alkohol berauschen, per se ungeeignet, in rauschfreiem Zustand ein Kraftfahrzeug zu führen?
Wie begründet die Bundesregierung diesbezüglich die unterschiedliche Bewertung der verschiedenen Rauschmittel inklusive Alkohol?
31. Wie begründet die Bundesregierung, dass es für Fahrten unter Einfluss von Alkohol entscheidend ist, inwieweit individuell die Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs beeinträchtigt ist, während die individuelle Beeinträchtigung für Fahrten unter dem Einfluss von illegalen Drogen keine Rolle spielt?

32. Wie viele Unfälle werden unter dem Einfluss von Medikamenten, welche die Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs beeinträchtigen, verursacht oder mitverursacht (bitte relative und absolute Zahlen angeben)?
33. Wie viele Unfälle werden unter dem Einfluss von THC verursacht oder mitverursacht (bitte relative und absolute Zahlen bezogen auf Unfälle und Cannabiskonsumentinnen und -konsumenten angeben und für Mono- und Mischkonsum differenzieren)?
34. Wie viele Unfälle werden unter dem Einfluss von illegalen Rauschmitteln (außer Cannabis) verursacht oder mitverursacht (bitte relative und absolute Zahlen angeben)?
35. Wie viele Unfälle werden unter dem Einfluss von Alkohol verursacht oder mitverursacht (bitte relative und absolute Zahlen angeben)?
Wie viele Unfälle davon werden mit einem Blutgehalt oberhalb von 0,3 Promille, 0,5 Promille, 0,8 Promille bzw. 1,1 Promille verursacht oder mitverursacht?
36. Sieht die Bundesregierung Abgrenzungsprobleme bei der Frage, ob ein Alkoholgehalt zwischen 0,3 und 0,5 Promille im Blut mitursächlich für einen Unfall war?
Ist es richtig, dass diese Frage mit über die rechtliche Bewertung des Unfalls entscheidet?
37. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass die individuelle Beurteilung der Fahrtüchtigkeit unter Alkoholeinfluss der präventiven Wirkung des Verbots entgegenläuft?
38. Wie haben sich die Grenzwerte für den Blutalkoholgehalt seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland verändert?
Welche Grenzwerte galten in der DDR?
39. Welche Grenzwerte für den Blutalkoholgehalt gelten in den Ländern der EU (bitte auflisten)?
40. Wie viel Schnaps (35 Prozent Alkohol V/V), Wein (11 Prozent Alkohol V/V) oder Bier (5 Prozent Alkohol V/V) darf ein Mann bzw. eine Frau von jeweils durchschnittlicher Statur in etwa trinken, bis er bzw. sie etwa 0,5 bzw. 1,1 Promille Alkohol im Blut hat?
41. Welche Einschränkungen der Fahrtüchtigkeit sind bei 0,3 bzw. 0,5 Promille Alkohol oder 1 ng/ml THC im Blut möglich, und mit welchem Unfallrisiko sind diese behaftet?
Wie groß sind die individuellen Unterschiede bei der Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit?
42. Welche Einschränkungen der Fahrtüchtigkeit sind bei 0,8 bzw. 1,1 Promille Alkohol im Blut möglich, und mit welchem Unfallrisiko sind diese behaftet?
Wie groß sind die individuellen Unterschiede bei der Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit?
43. Wie ist zu begründen, dass die Grenzwerte für Alkohol per Gesetz festgelegt, der Grenzwert für THC aber erst über die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts erzwungen wurde?
Wie ist gewährleistet, dass der Grenzwert für THC bei neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechend angepasst wird?
44. Inwieweit ist die Grenze von 1 ng/ml THC im Blut mit der 0,5 Promille-Grenze des § 24a StVG vergleichbar, bei der laut Fachleuten bereits eine deutliche Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit vorliegt?

45. Ist es wissenschaftlich erwiesen, dass Wirkungs- und Nachweisdauer für die in der Anlage des StVG aufgeführten Mittel und Substanzen identisch sind?
Falls ja, welche wissenschaftlichen Expertisen weisen dies für welche Mittel aus?
Falls nein, wie begründet die Bundesregierung die Null-Toleranz-Politik als Mittel für mehr Sicherheit im Straßenverkehr?
46. Teilt die Bundesregierung die Auffassung neuerer Studien und gutachterlicher Stellungnahmen für das Bundesverfassungsgericht, dass Alkohol, gefolgt von Medikamenten, von den Fallzahlen und vom Gefährdungspotential her das weitaus größte Problem für die Verkehrssicherheit darstellt, was sich ebenso in den Unfallstatistiken deutlich widerspiegelt (bitte Entscheidung begründen)?
47. Welches sind die Ergebnisse der von der EU finanzierten DRUID-Studie (DRUID: Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines), und wie werden sie von der Bundesregierung bewertet?
48. Wie begründet die Bundesregierung die Regelung, dass selbst bei unauffälliger Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss noch kein Anlass zum Zweifel an der Fahrtüchtigkeit besteht, es sei denn, der Betreffende hatte einen Alkoholspiegel über 1,6 Promille Blutalkoholkonzentration (bitte Entscheidung begründen)?
49. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass weder die offiziellen Unfallstatistiken noch wissenschaftliche Erkenntnisse die repressiven Maßnahmen gegen Konsumenten illegalisierter Substanzen aus Verkehrssicherheitsaspekten begründen könnten, es sei denn man vertritt die Auffassung, dass jeder Führerscheinentzug zur Verkehrssicherheit beiträgt (bitte Entscheidung begründen)?

Berlin, den 18. April 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

