

Antrag

der Abgeordneten Ates Gürpınar, Thomas Lutze, Susanne Ferschl, Gökay Akbulut, Matthias W. Birkwald, Clara Bünger, Anke Domscheit-Berg, Nicole Gohlke, Dr. André Hahn, Ina Latendorf, Pascal Meiser, Petra Pau, Sören Pellmann, Heidi Reichinnek, Martina Renner, Dr. Petra Sitte, Jessica Tatti, Kathrin Vogler und der Fraktion DIE LINKE.

Differenzierter Umgang mit Cannabiskonsumentinnen und -konsumenten im Straßenverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die gegenwärtige Rechtslage sieht gegenüber Cannabis-Konsumierenden im Straßenverkehr eine Null-Toleranz-Politik vor, selbst wenn der Konsum in keiner Verbindung zur Teilnahme am Straßenverkehr steht. Niemand hat Interesse daran, dass sich berauschte Personen am Straßenverkehr beteiligen, unabhängig davon, welche Substanz den Rausch ausgelöst hat. Dies gilt für PKWs und LWKs ebenso wie für die mittlerweile weitverbreiteten Roller und Fahrräder mit Elektromotor, deren Führung unter Drogeneinfluss ebenfalls eine Gefährdung im Straßenverkehr darstellt. Gegenwärtig werden jedoch auch solche Cannabis-Konsument*innen sanktioniert, die ein Kraftfahrzeug führen, ohne unter der Wirkung von Cannabis zu stehen und die Verkehrssicherheit nicht gefährden. Diese Null-Toleranz-Politik im Straßenverkehr, die im BtMG bereits nicht mehr zur Anwendung kommt, hat keinen erwiesenen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit, dafür aber tiefgreifende Konsequenzen für die Betroffenen: Den Beweis für ihre Fahrtüchtigkeit müssen sie mittels teurer Gutachten und langer Prozesse erbringen. Wird ihnen die Fahrerlaubnis schließlich entzogen, kann dies zum Verlust von Arbeitsplatz und Möglichkeiten sozialer Teilhabe führen. Die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis ist nur mittels einer medizinisch-psychologischen Untersuchung möglich. Vor dem Hintergrund der anstehenden Legalisierung von Cannabis ist es dringend geboten, diesen Zustand zu beenden. Die Regelungen zu Cannabis im Straßenverkehr drohen sonst zu einem anachronistischen Überbleibsel der krachend gescheiterten Prohibitions politik zu werden, die den legalisierten Erwerb, Anbau und Konsum konterkarieren.

Im Jahr 2020 wurden 6186 Unfälle unter Drogeneinfluss registriert, gegenüber 31540 Unfällen unter Alkoholeinfluss¹. Trotz der ungleich höheren Anzahl alkoholbeeinflusstester Unfälle gilt für Alkohol im Straßenverkehr eine Toleranzgrenze von 0,5 ‰.

¹ Vgl. Destatis: Verkehrsunfälle. Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2020. S. 43f.

Bei Cannabis hingegen herrscht eine faktische Null-Toleranz-Grenze bei einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml Blutserum. Zahlreiche Studien belegen, dass dieser Wert zum Teil noch Tage nach dem letzten Konsum feststellbar ist, die berauschende Wirkung von Cannabis jedoch zwei bis vier Stunden nach dem Konsum so weit abgeklungen ist, dass keine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit mehr vorliegt.² Dies gilt insbesondere bei regelmäßigem Konsum, der zu einer Anreicherung von THC im Körper führt. Zum Teil wird gar der reine Konsum, unabhängig von einer Teilnahme am Straßenverkehr, zur Begründung der Annahme herangezogen, Konsument*innen seien zum Führen eines Fahrzeugs charakterlich ungeeignet. Bei einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml ist auszuschließen, dass noch eine berauschende Wirkung vorherrscht, weil die Wirkung des berauschenden THC viel kürzer anhält, als es im Blut nachgewiesen werden kann. Der Grenzwert gibt keinen fundierten Hinweis auf eine mangelnde Trennung von Konsum und dem Führen eines Fahrzeugs. Dass diese Regelung trotzdem existiert, ist umso absurder, weil für Alkohol eine Toleranzgrenze gilt, derzufolge eine Person unmittelbar nach dem Genuss gewisser Mengen von Alkohol, also in einem gewissen Rauschzustand, rechtmäßig ein Fahrzeug führen darf.

Da sich der Abbau von THC im Blut nicht linear vollzieht, sondern sich die THC-Konzentration im Blutserum wenige Stunden nach dem Konsum zunächst schnell reduziert, um dann lange bei einer Konzentration zwischen 1,0 und 10 ng/ml zu verweilen, müssen neue Grenzwerte definiert werden, die eine realistischere Einschätzung auf mangelndes Trennungsvermögen erlauben. Vor dem Hintergrund der genannten Tatsachen wird ein Grenzwert von 3,0 ng/ml THC im Blutserum definiert, unterhalb dessen eine relative Fahruntüchtigkeit ausgeschlossen werden kann, und ein Toleranzgrenzwert von 10 ng/ml eingeführt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Erforschung, Entwicklung und Verwendung von Testverfahren zu befördern, die ausschließlich konkrete Beeinträchtigungen der Fahrtüchtigkeit durch Cannabiskonsum nachweisen. Insbesondere Tests, die die Konzentration des Abbauproduktes THC-Carbonsäure nachweisen, dürfen nicht mehr verwendet werden, da THC-Carbonsäure lange nachweisbar und selbst nicht psychoaktiv ist und daher keinerlei Aufschluss über eine Fahruntauglichkeit gibt;
2. die Fahrerlaubnis-Verordnung derart zu ändern, dass die Fahrerlaubnis nicht mehr allein aufgrund eines nachgewiesenen Konsums oder widerrechtlichen Besitzes illegaler Drogen entzogen wird. Entscheidend dürfen stattdessen erst eine wiederholte Zuwiderhandlung im Straßenverkehr gemäß § 24a StVG, eine Abhängigkeitserkrankung oder eine konkrete Gefährdung der Verkehrssicherheit sein. Entsprechend ist die Regelung in § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 sowie Satz 2 und 3 FeV aufzuheben und in § 14 Abs. 1 FeV zu ergänzen, dass ein einmaliger oder mehrfacher betäubungsmittelrechtlicher Verstoß bei Cannabis nicht als alleiniger Grund für einen Eignungszweifel und die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung angeführt werden kann;

² Vgl. den zusammenfassenden Überblick von Studien zu Verkehrssicherheit und Cannabis in Theo Pütz: Cannabis und Führerschein. S. 135-141.

3. einen Gesetzentwurf vorzulegen, um
 - a) in § 24a StVG einen Toleranzgrenzwert für Cannabis von 10 ng/ml THC im Blutserum zu definieren;
 - b) einen Grenzwert von einer THC-Konzentration von 3,0 ng/ml Blutserum gesetzlich zu definieren, unterhalb dessen ausgeschlossen werden kann, dass eine relative Fahruntüchtigkeit vorliegt.

Berlin, den 5. Juli 2022

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

