

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ulla Jelpke und der Fraktion der PDS

Konsum illegaler Drogen und Straßenverkehr

Während sich die Strafjustiz und die Verwaltungsbehörden bis Mitte des letzten Jahrzehnts nur sehr sporadisch mit dem Thema illegale Drogen und Straßenverkehr auseinandersetzten, hat sich dies in den letzten Jahren deutlich geändert.

Seit der teilweisen Entpönalisierung der Konsumenten illegaler Drogen infolge der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 9. März 1994 (BVerfGE 90 S. 145) folgt auf die Einstellung des Strafverfahrens durch die Staatsanwaltschaft immer öfter ein Verwaltungsverfahren mit dem Ziel der Entziehung der Fahrerlaubnis. Nachdem die Verwaltungen und Gerichte die Anordnung eines Drogenscreenings, die Beibringung eines Medizinisch-Psychologischen Gutachtens und die anschließende Bejahung/Verneinung der Fahreignung verschieden gehandhabt hatten, ist seit Inkrafttreten der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) am 1. Januar 1999 die Verwaltungspraxis vereinheitlicht worden. Nach der FeV gelten dabei sehr unterschiedliche Bestimmungen für die Konsumenten von legalen Drogen, insbesondere von Alkohol und Medikamenten, und für die Konsumenten von illegalen Drogen. Insbesondere ist bei Konsumenten illegaler Drogen nicht erforderlich, dass der vermutete Konsum in irgendeinem Zusammenhang mit dem Straßenverkehr steht. In Rechtsprechung und Literatur sind bereits Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit dieser Ungleichbehandlung laut geworden (VG Berlin NJW 2000 S. 2440 ff., Kreuzer NZV 1999 S. 353, 357). Seit Erlass der FeV hat sich die Zahl der entsprechenden Gerichtsverfahren deutlich erhöht. So sind nach Presseberichten in diesem Jahr vor dem Verwaltungsgericht Hannover schon genauso viele Fälle anhängig geworden, bei denen der Entzug der Fahrerlaubnis aufgrund des Konsums illegaler Drogen erfolgte, wie Fälle, wo diese Maßnahme aufgrund von Alkoholkonsum angeordnet wurde. Der anscheinend fast immer erfolgende Entzug der Fahrerlaubnis lässt die Vermutung begründet erscheinen, Zweck der Maßnahme sei eher eine ersatzweise Bestrafung der Konsumenten im Verwaltungswege als die Abwehr von Gefahren für den Straßenverkehr. Besonders bedenklich erscheint dabei die Intensität des Eingriffes in das Leben der Betroffenen, die auf ihren Führerschein häufig existentiell angewiesen sind. Die verwaltungsrechtliche „Bestrafung“ fällt für sie höher aus, als die in früheren Jahren zu erwartende strafrechtliche Sanktion.

Diese rigide Praxis entspricht zumindest bei Cannabis als der am weitesten verbreiteten illegalen Droge nicht dem durch wissenschaftliche Untersuchungen festgestellten Gefahrenpotential. Verschiedene Untersuchungen stellen übereinstimmend eine eher geringere Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch Cannabiskonsum als durch Alkoholkonsum fest (z. B. Robbe: „Influence of

Marijuana on Driving“, Maastricht 1994). Eine Studie im Auftrag der Regierung Großbritanniens kommt sogar zu dem Ergebnis, Cannabiskonsumenten seien in weniger Unfälle verwickelt als der Durchschnitt der Autofahrer (Atha, Blanchard, Davis: „Cannabis and Driving“ 2000).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch schätzt die Bundesregierung nach den einzelnen Substanzen differenziert den Anteil der Konsumenten legaler Drogen (insbesondere von Alkohol und Medikamenten) und illegaler Drogen an der Gesamtbevölkerung?
2. Wie hoch ist nach Informationen der Bundesregierung der Anteil der unter Einfluss der einzelnen legalen und illegalen Drogen am Verkehr teilnehmenden Kraftfahrer an der Gesamtzahl der Verkehrsteilnehmer?
3. Wie viele der Unfälle mit bloßem Sachschaden, mit Verletzten und mit Toten waren nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren seit 1990 auf den Konsum der einzelnen legalen bzw. illegalen Drogen zurückzuführen?
4. Wie viele Verurteilungen nach den §§ 315a, 315c, 316 StGB erfolgten aufgrund des Konsums der einzelnen legalen und illegalen Drogen in den Jahren seit 1990 differenziert nach den einzelnen Normen in den einzelnen Bundesländern?
5. Wie viele Bußgelder nach § 24a Abs. 1 Nr. 1 und 2 StVG und wie viele Bußgelder nach § 24a Abs. 2 StVG wurden in den Jahren seit 1998 wegen Konsums der einzelnen legalen und der in der Anlage zu § 24a StVG genannten illegalen Drogen in den einzelnen Bundesländern verhängt und wie hoch waren dabei jeweils die Bußgelder?
6. Wird für Bußgelder nach § 24b StVG nur auf Nachweisbarkeit der aktiven Bestandteile der jeweiligen Droge abgestellt, oder werden auch unwirksame Metaboliten berücksichtigt?
7. Existiert eine technische Nachweisgrenze und/oder ein verwaltungstechnischer Grenzwert, unterhalb dessen der § 24a StVG nicht als erfüllt gilt?
8. Wie lange nach Konsum der Substanz kann dieser Grenzwert bei den einzelnen Stoffen noch erreicht werden?
9. Inwieweit unterscheidet sich die Dauer der Nachweisbarkeit im Blutplasma von der Dauer der psychopharmakologischen Wirksamkeit der einzelnen Substanzen?
10. Wie viele Fahreignungsüberprüfungsverfahren wurden seit 1990 wegen des Verdachts des Konsums der einzelnen legalen und illegalen Drogen in den einzelnen Bundesländern eingeleitet?
11. Wie häufig wurde in den Jahren seit 1990 aufgrund des vermuteten Konsums der einzelnen legalen und illegalen Drogen in den einzelnen Bundesländern die Erstellung eines medizinischen Gutachtens angeordnet?
12. Was wird bei Verdacht des Konsums der verschiedenen legalen und illegalen Drogen in den Bundesländern jeweils als hinreichender tatsächlicher Anlass für Zweifel an der Fahreignung und damit für die Anordnung der Beibringung eines solchen Gutachtens angesehen?
13. Welche Fragestellung soll bei Verdacht des Konsums der einzelnen Drogen ein solches Gutachten genau beantworten?

14. Wie häufig wurde in den Jahren seit 1990 in den einzelnen Bundesländern aufgrund des Konsums legaler und wie häufig aufgrund des Verdachts des Konsums illegaler Drogen die Erstellung eines Medizinisch-Psychologischen Gutachtens angeordnet?
15. Wie häufig wurde in den Jahren seit 1990 in den einzelnen Bundesländern bezogen auf die einzelnen Drogen aufgrund eines entsprechenden Gutachtens und wie oft wegen Verweigerung der Mitwirkung am Verfahren die Fahrerlaubnis entzogen?
16. Für wie lange wird nach dem Entzug der Fahrerlaubnis in den einzelnen Bundesländern üblicherweise eine Sperre für die Neuerteilung verhängt?
17. Welche Voraussetzungen müssen von Konsumenten der einzelnen legalen und illegalen Drogen in den einzelnen Bundesländern erfüllt werden, um wieder eine Fahrerlaubnis zu erlangen?
18. Wer trägt nach erfolgtem Führerscheinentzug die Kosten des Verfahrens und insbesondere der medizinischen Untersuchungen?
19. Wer trägt die Kosten des Verfahrens, wenn sich die Zweifel an der Fahreignung nicht bestätigen?
20. Welche Forschungsergebnisse sind der Bundesregierung zu der tatsächlichen Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch alleinigen Konsum der einzelnen illegalen Drogen und durch Mischkonsum bekannt, insbesondere im Vergleich zu der Beeinträchtigung durch alleinigen Alkoholkonsum?
21. Welche Forschungsergebnisse sind der Bundesregierung zu der tatsächlichen Beeinträchtigung der Fahreignung der Konsumenten der einzelnen illegalen Drogen in Abhängigkeit von der Konsumfrequenz bekannt?
22. Hat die Bundesregierung selbst Forschungsaufträge vergeben oder plant dies, um möglicherweise bestehende Lücken der wissenschaftlichen Forschung zum Thema Drogenkonsum und Fahrtüchtigkeit/Fahreignung zu schließen?
23. Hält die Bundesregierung bei Berücksichtigung der ihr bekannten Forschungsergebnisse die unterschiedliche Behandlung von legalen und illegalen Drogen im Rahmen des Straßenverkehrsrechts für gerechtfertigt?

Berlin, den 26. Oktober 2000

Ulla Jelpke
Roland Claus und Fraktion

