

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulla Jelpke und der Fraktion der PDS – Drucksache 14/4447 –**

### **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 auseinandersetzen, 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.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 22. November 2000 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

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).

### Vorbemerkungen

Im Straßenverkehrsrecht sind Änderungen der bußgeldrechtlichen Bestimmungen zum 1. August 1998 und der verwaltungsrechtlichen Bestimmungen zum 1. Januar 1999 in Kraft getreten, die die Problematik „Drogen im Straßenverkehr“ zum Gegenstand haben. Diese Änderungen waren wegen der zunehmenden Bedeutung der Drogen im Straßenverkehr erforderlich. Auf die in der Begründung zum Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (BT-Drucksache 13/3764), Teil I Nr. 2 dargelegten Untersuchungen wird verwiesen.

Vor der Neuregelung des § 24a Abs. 2 StVG war eine Verurteilung wegen Fahrens unter Drogeneinfluss nach dem Strafgesetzbuch (§§ 315c, 316 StGB) nur möglich, wenn die Fahrunsicherheit des Betreffenden festgestellt und bewiesen werden konnte. Dies erweist sich in der Praxis häufig als schwierig, insbesondere weil es keine Grenzwerte für die Annahme absoluter Fahrunsicherheit wie beim Alkohol (1,1 Promille) gibt. Mit der neuen Bußgeldregelung wurde ein Auffangtatbestand geschaffen, der unabhängig von der Feststellung der Fahrunsicherheit ist.

Ziel der Änderungen der verwaltungsrechtlichen Bestimmungen im Zuge der Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes und der Fahrerlaubnis-Verordnung war es insbesondere, für die Anordnung von ärztlichen und medizinisch-psychologischen Untersuchungen verbindliche Bestimmungen und Abgrenzungen zu treffen. Dabei wurde auch die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24. Juni 1993 (1 BvR 689/92) zur Verhältnismäßigkeit der Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung bei Verdacht auf Cannabiskonsum zugrunde gelegt.

Maßstab für die Festlegung der Untersuchungsanlässe sind die materiellen Grundlagen für die Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Hierbei handelt es sich zum einen um die tabellarische Aufstellung in Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) sowie um die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin (aktualisierte Auflage: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 115, Februar 2000). Sie beinhalten medizinische und psychologische Grundsätze für die Eignungsbeurteilung durch Gutachter, Behörden und Gerichte.

Wer wegen einer Erkrankung oder eines Mangels nach Anlage 4 zur FeV ein Kraftfahrzeug nicht sicher führen kann oder wer erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen hat, ist ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen. Die Beurteilung der Kraftfahrereignung kann dabei unabhängig von der Feststellung eines konkreten Verstoßes im Straßenverkehr sein, wenn z. B. wegen einer bestehenden Erkrankung, Abhängigkeit oder Konsum von Betäubungsmitteln eine allgemeine Gefährdung besteht, weil unter diesen Umständen der Betreffende den Anforderungen, die an das Führen eines Kraftfahrzeuges gestellt werden, dauerhaft nicht gerecht wer-

den kann. Dies gilt nicht nur bei Konsum illegaler Drogen, sondern auch bei Alkoholabhängigkeit oder -missbrauch.

Nach den vorgenannten Leitlinien und Grundsätzen, die mit den medizinischen und psychologischen Fachgesellschaften abgestimmt sind, ist zum Führen eines Kraftfahrzeuges ungeeignet, wer Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes nimmt oder von ihnen abhängig ist. Für Cannabis wurde in Anlage 4 zur FeV zusätzlich eine ergänzende Regelung aufgenommen: wenn kein regelmäßiger, sondern nur gelegentlicher Konsum vorliegt, ist die Eignung nicht grundsätzlich ausgeschlossen, sondern nur dann, wenn Konsum und Fahren nicht getrennt werden können.

Maßgeblich für die Gesetzesänderungen waren allein Gesichtspunkte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

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?

Nach einer vom Bundesministerium für Gesundheit (1997) in Auftrag gegebenen repräsentativen Befragung der Bevölkerung im Alter von 18 bis 59 Jahren und einer Darstellung des Umfangs der durch Alkoholkonsum bedingten Störungen vom März 2000 (veröffentlicht in Band 128 der Schriftenreihe des BMG) stellt sich die Situation bei Alkohol wie folgt dar:

Nach der Repräsentativerhebung waren in den letzten 12 Monaten vor der Befragung über 90 % der Bundesbürger der entsprechenden Altersgruppen Konsumenten alkoholischer Getränke.

Bei knapp 3 Mio. Bundesbürgern wird ein aktueller Alkoholmissbrauch angenommen (4 % der Bevölkerung).

In der Repräsentativerhebung wurde auch nach der Häufigkeit der Medikamenteneinnahme gefragt, und zwar nach der Konsumfrequenz von Schmerz-, Schlaf-, Beruhigungs-, Anregungs- und Abführmitteln sowie Appetitzüglern. Insgesamt haben danach fast doppelt so viele Frauen (ca. 20 %) wie Männer (ca. 11 %) in den letzten 4 Wochen vor der Befragung zumindest einmal pro Woche eines oder mehrere der genannten Medikamente eingenommen. Schmerzmittel werden mit Abstand am häufigsten eingenommen, danach folgen Beruhigungsmittel.

Die Zahl der Arzneimittelabhängigen in der Bundesrepublik Deutschland gibt die Deutsche Hauptstelle gegen die Suchtgefahren mit rund 1,5 Millionen Bundesbürgern an.

Hinsichtlich des Konsums illegaler Drogen wird nach einer Auswertung aller vorliegenden Studien (Zeitschrift Sucht, 43. Jahrgang, Sonderheft 2, Dez. 1997) von folgenden Zahlen ausgegangen (Schätzungen):

Konsumenten von Cannabis: etwa 2,2 Millionen Bundesbürger.

Konsumenten harter Drogen (Amphetamine, Ecstasy, Kokain und Opiate) etwa: 300 000 Bundesbürger.

Diese Zahlen werden auf der Grundlage neuerer Studien zurzeit überprüft.

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor. Zu berücksichtigen ist insoweit insbesondere, dass nur bei Vorliegen eines Anfangsverdachts einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit unter Alkohol- oder Drogeneinfluss eine Blutprobe angeordnet werden kann.

Eine sichere Aussage darüber, wie häufig Drogen und Medikamente bei verkehrsunauffälligen Fahrern anzutreffen sind, ist nur mit der Methode des roadside-survey zu treffen, da nur sie auf einer nicht vorselektierten, nach dem Zufallsprinzip gewonnenen Stichprobe basiert. Wegen des sehr hohen finanziellen und organisatorischen Aufwandes sind solche Untersuchungen weltweit sehr selten. Die einzige Untersuchung in Deutschland fand zwischen 1992 und 1994 statt (Krüger, Psychologisches Institut der Universität Würzburg). Danach lagen die legalen Drogen Benzodiazepine (Medikamente) und Alkohol (BAK > 0,3 Promille) unter 3 % und die illegalen Drogen unter 1 % der untersuchten Speichelproben.

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?

Die Zahlen ergeben sich aus der nachfolgenden Übersicht (Quelle: Statistisches Bundesamt). Nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes muss bei den Zahlen zu „anderen berauschenden Mitteln“ von einer hohen Dunkelziffer ausgegangen werden.

Straßenverkehrsunfälle sowie Alkohol- und Drogenunfälle mit Personen- und Sachschaden 1991 bis 1999 in Deutschland

	Unfälle mit Personenschaden			Unfälle mit Getöteten			Unfälle mit Sachschaden		
	Insgesamt in Ts**	unter Alkoholeinfluss in Ts	unter Drogeneinfluss***	Insgesamt in Ts	unter Alkoholeinfluss in Ts	unter Drogeneinfluss	Insgesamt in Ts	unter Alkoholeinfluss in Ts	unter Drogeneinfluss
1991	385	42	434	11,3	2,2	18	221	22	217
1992	395	41	580	10,6	2,1	20	249	23	327
1993	385	41	545	9,9	2,0	34	265	25	295
1994	392	40	581	9,8	1,8	15	259	25	309
1995	388	37	607	9,5	1,7	17	131	22	277
1996	373	34	611	8,8	1,5	29	119	20	272
1997	381	33	612	8,5	1,4	25	109	18	288
1998	377	29	730	7,8	1,1	61	108	16	338
1999	396	26	880	7,8	0,9	60	111	15	412

\*\* TS = Tausend

\*\*\* Drogen = „andere berauschende Mittel“ bez. §§ 315, 316 StGB bzw. bestimmte Drogen in der Anlage von § 24a StVG. Es ist von einer hohen Dunkelziffer auszugehen.

# bis 1994 Schaden  $\geq$  4 000 DM, ab 1995 schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (im engeren Sinne)

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?

In der Strafverfolgungsstatistik werden bei Verurteilungen nach den §§ 315a, 315c, 316 StGB Angaben über den Konsum legaler und illegaler Drogen nicht gemacht. Bei § 315c Abs. 1 Nr. 1a und § 316 StGB gehört der Genuss alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel zum Tatbestand.

Die nachfolgende Tabelle des Statistischen Bundesamtes enthält die nach den genannten Strafvorschriften ergangenen Verurteilungen. Für das Berichtsjahr 1999 liegen dem Statistischen Bundesamt noch keine vollständigen Ergebnisse vor.

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?

Im Bereich der Ordnungswidrigkeiten erfolgt keine bundesweite statistische Erhebung.

6. Wird für Bußgelder nach § 24b StVG nur auf Nachweisbarkeit der aktiven Bestandteile der jeweiligen Droge abgestellt, oder werden auch unwirksame Metaboliten berücksichtigt?

Der Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG ist nur dann erfüllt, wenn eine in der Anlage zu dieser Vorschrift genannte Substanz nachgewiesen wird. In die Anlage wurden nur Substanzen aufgenommen, die bei engem zeitlichem Zusammenhang mit der Einnahme nachweisbar sind. Der Nachweis unwirksamer Metaboliten erfüllt den Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG nicht.

7. Existiert eine technische Nachweisgrenze und/oder ein verwaltungstechnischer Grenzwert, unterhalb dessen der § 24a StVG nicht als erfüllt gilt?

Um zu gewährleisten, dass die Qualitätsanforderungen an den sicheren Nachweis der Substanzen durch die Untersuchungslabors erfüllt werden, wurden im Rahmen eines Forschungsprojekts (Qualitätskontrolle für Analysen von Betäubungsmitteln im Blut, Aderjan M. et al., Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 87, 1998) durch Ringversuche so genannte analytische Grenzwerte ermittelt. Das bedeutet, dass das untersuchende Labor in der Lage sein muss, die festgelegten Konzentrationsbereiche sicher nachweisen zu können.

Statistisches Bundesamt  
VIIC – 8.21

**Verurteilte wegen Straßenverkehrsgefährdung infolge Trunkenheit (§ 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB)  
sowie wegen Trunkenheit im Verkehr ohne Fremdschaden/Personenschaden (§ 316 StGB)**

Land	Art der Straftat	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Früheres Bundesgebiet (seit 1995 einschl. Berlin-Ost)	§ 315c Abs. 1 Nr. 1a § 316	26 952	26 588	26 038	25 128	24 157	22 878	20 906	20 404	18 922
		105 450	112 903	111 069	108 782	111 609	110 903	108 067	109 447	104 956
Baden-Württemberg	§ 315c Abs. 1 Nr. 1a § 316	4 748	4 598	4 312	3 961	3 714	3 306	3 076	2 978	2 687
		15 462	16 356	15 537	15 821	17 157	17 031	17 184	17 998	17 458
Bayern	§ 315c Abs. 1 Nr. 1a § 316	4 699	4 521	4 217	4 229	4 096	3 733	3 389	3 286	2 930
		20 654	21 734	20 508	21 508	23 136	24 671	24 606	24 971	23 544
Berlin-West (seit 1995 Gesamt-Berlin)	§ 315c Abs. 1 Nr. 1a § 316	1 534	1 705	1 822	1 966	2 020	2 642	2 243	2 265	1 856
		1 504	1 750	2 125	2 247	2 297	3 542	3 937	5 052	4 483
Bremen	§ 315c Abs. 1 Nr. 1a § 316	324	325	290	286	285	321	286	231	234
		1 133	1 190	1 143	1 057	1 077	1 197	1 155	1 025	1 191
Hamburg	§ 315c Abs. 1 Nr. 1a § 316	286	465	935	892	810	613	562	446	407
		3 157	3 374	4 033	3 264	4 009	2 993	2 923	2 831	2 316
Hessen	§ 315c Abs. 1 Nr. 1a § 316	3 437	3 238	3 122	2 780	2 809	2 390	2 258	2 252	2 064
		6 993	6 739	7 266	7 031	7 586	7 457	7 032	6 638	6 653
Niedersachsen	§ 315c Abs. 1 Nr. 1a § 316	2 336	2 322	2 239	2 175	2 086	2 221	1 947	1 953	1 790
		16 295	17 037	17 005	15 844	14 540	13 849	12 913	13 419	13 338
Nordrhein-Westfalen	§ 315c Abs. 1 Nr. 1a § 316	6 116	6 141	6 125	5 839	5 700	5 150	4 783	4 706	4 746
		26 822	29 589	28 487	27 704	27 834	26 755	25 011	24 407	23 335
Rheinland-Pfalz	§ 315c Abs. 1 Nr. 1a § 316	1 625	1 559	1 470	1 494	1 352	1 322	1 192	1 173	1 087
		5 454	5 941	6 410	6 164	5 800	5 906	5 752	5 496	5 418
Saarland	§ 315c Abs. 1 Nr. 1a § 316	903	700	612	645	566	529	559	521	529
		2 441	2 957	2 564	2 389	2 604	2 347	2 338	2 105	1 909
Schleswig-Holstein	§ 315c Abs. 1 Nr. 1a § 316	944	1 014	894	861	719	651	611	593	592
		5 535	6 236	5 991	5 753	5 569	5 155	5 216	5 505	5 311
Nachrichtlich: Brandenburg	§ 315c Abs. 1 Nr. 1a § 316	.	.	.	.	2 807	2 687	2 400	2 406	1 942
		.	.	.	.	6 077	6 412	6 046	7 176	7 405
Sachsen	§ 315c Abs. 1 Nr. 1a § 316	.	.	.	.	3 178	2 800	2 642	2 449	1 826
		.	.	.	.	6 297	6 990	8 431	10 559	9 516
Thüringen	§ 315c Abs. 1 Nr. 1a § 316	.	.	.	.	.	.	.	1 082	1 000
		.	.	.	.	.	.	.	3 360	3 757

8. Wie lange nach Konsum der Substanz kann dieser Grenzwert bei den einzelnen Stoffen noch erreicht werden?

Diese Frage kann nicht allgemein beantwortet werden. Wie lange eine Substanz nach Einnahme nachweisbar ist, hängt von den Einzelfällen, insbesondere von der konsumierten Menge ab.

9. Inwieweit unterscheidet sich die Dauer der Nachweisbarkeit im Blutplasma von der Dauer der psychopharmakologischen Wirksamkeit der einzelnen Substanzen?

Dazu gibt es keine gesicherten Erkenntnisse, da – anders als bei Alkohol – aus rechtlichen und ethischen Gesichtspunkten keine Humanversuche mit illegalen Drogen möglich sind. Die Wissenschaft ist aber der Ansicht, dass es keine dem Alkohol vergleichbare Dosis-Wirkungsabhängigkeit gibt.

10. Wie viele Fahreignungsüberprüfungsverfahren wurden seit 1990 wegen des Verdachts des Konsums der einzelnen legalen und illegalen Drogen in den einzelnen Bundesländern eingeleitet?

Zurzeit liegt der Bundesregierung hierüber noch keine Übersicht vor; spezielle Erhebungen sind erforderlich. Deshalb wurde zu Beginn des Jahres 2000 eine Untersuchung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen in Auftrag gegeben (Forschungsprojekt „Fahrt unter Drogen – Auswirkungen neuerer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“).

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?

Siehe Antwort zu Frage 10.

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?

Maßgeblich sind die Regelungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung (§§ 13, 14 FeV), die die Anlässe für die Anordnung eines Gutachtens im Einzelnen auführen. Die wichtigsten Anlässe für die Überprüfung sind Zuwiderhandlungen unter Alkoholeinfluss oder unabhängig davon das Vorliegen von Anzeichen einer Alkoholabhängigkeit oder eines -missbrauchs. Das Gleiche gilt für Betäubungsmittel, bei denen der Verdacht auf Abhängigkeit oder Einnahme in aller Regel anlässlich von Auffälligkeiten oder Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr begründet wird. Die Behörde ist nach § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV auch befugt, die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens anzuordnen (Kann-Bestimmung), wenn der Fahrerlaubnisinhaber Betäubungsmittel widerrechtlich besitzt oder besessen hat, unabhängig davon, ob er am Straßenverkehr teilgenommen hat. Der

Grund hierfür liegt darin, dass der Besitz, insbesondere von kleinen, verbrauchsfähigen Mengen, Rückschlüsse auf den Konsum zulässt. In diesen Fällen ist eine Untersuchung jedoch nicht zwingend vorgeschrieben. Ob eine solche Maßnahme erforderlich und angemessen ist, hängt vielmehr von den Umständen des Einzelfalles ab.

13. Welche Fragestellung soll bei Verdacht des Konsums der einzelnen Drogen ein solches Gutachten genau beantworten?

Bei Betäubungsmitteln ist zu klären, ob Abhängigkeit oder Einnahme vorliegt und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Für Cannabis ist im Rahmen des fachärztlichen Gutachtens zunächst zu klären, ob regelmäßige oder nur gelegentliche Einnahme vorliegt (siehe hierzu auch die Vorbemerkungen).

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?

Folgende Zahlen ergeben sich aus der jährlich herausgegebenen Statistik der Vereinigung der Technischen Überwachungsvereine (1991 bis 1998) und der Bundesanstalt für Straßenwesen (1999), wobei Anlass für die Anordnung nicht nur der vermutete Konsum war, sondern in der Regel einschlägige Auffälligkeiten im Straßenverkehr.

Jahr	Anzahl der Untersuchungen (MPU)	
	Alkohol	Drogen/Medikamente
1991	95 288	3233
1992	101 925	4128
1993	105 074	4571
1994	105 356	4384
1995	104 290	4507
1996	103 730	4865
1997	102 270	5839
1998	101 651	6370
1999	96 188	6623

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?

Siehe Antwort zu Frage 10.



16. Für wie lange wird nach dem Entzug der Fahrerlaubnis in den einzelnen Bundesländern üblicherweise eine Sperre für die Neuerteilung verhängt?

Die verwaltungsrechtlichen Bestimmungen sehen bei Entziehung der Fahrerlaubnis wegen fehlender Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen keine Sperrfrist für die Neuerteilung vor. Lediglich bei Entziehungen nach dem Punktsystem ist festgelegt, dass eine neue Fahrerlaubnis frühestens sechs Monate nach Wirksamkeit der Entziehung erteilt werden darf.

17. Welche Voraussetzungen müssen von Konsumenten der einzelnen legalen und illegalen Drogen in den einzelnen Bundesländern erfüllt werden, um wieder eine Fahrerlaubnis zu erlangen?

Die Voraussetzungen für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach Entziehung ergeben sich bundeseinheitlich aus der Fahrerlaubnis-Verordnung. Insbesondere darf keine Erkrankung oder ein Mangel nach Anlage 4 FeV (Abhängigkeit, Missbrauch etc.) vorliegen. Die inhaltlichen Anforderungen, wann die Eignung wieder hergestellt ist, ergeben sich aus den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung des Gemeinsamen Beirates für Verkehrsmedizin (siehe hierzu die Vorbemerkungen).

18. Wer trägt nach erfolgtem Führerscheinentzug die Kosten des Verfahrens und insbesondere der medizinischen Untersuchungen?

Der Antragsteller trägt die Kosten des Verfahrens und der erforderlichen Untersuchungen.

19. Wer trägt die Kosten des Verfahrens, wenn sich die Zweifel an der Fahreignung nicht bestätigen?

Der Antragsteller trägt die Kosten des Verfahrens. Auf das Ergebnis der Untersuchung kommt es nicht an, entscheidend ist vielmehr, ob die Zweifel an der Eignung berechtigt waren und die Anordnung der Beibringung eines Gutachtens rechtmäßig war.

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?

Siehe Antwort zu Frage 9.

21. Welche Forschungsergebnisse sind der Bundesregierung zu der tatsächlichen Beeinträchtigung der Fahreignung der Konsumenten der einzelnen illegalen Drogen in Abhängigkeit von der Konsumfrequenz bekannt?

Siehe Antwort zu Frage 9.

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?

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat in den letzten Jahren im Auftrag der Bundesregierung folgende Forschungen durchgeführt bzw. durchführen lassen:

- Berghaus G. et al. Methadonsubstitution und Verkehrssicherheit, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 18 (1993)
- Möller M. R. Drogen- und Medikamentennachweis bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 29 (1994)
- Krüger H. P. et al. Medikamenten- und Drogennachweis bei verkehrsauffälligen Fahrern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 60 (1996)
- Kubitzki J. Kraftfahrtauglichkeit von Methadonpatienten. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 76 (1997)
- Schulz E. et al. Fahruntüchtigkeit durch Cannabis, Amphetamine und Cocain – Literaturanalyse. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 81 (1997)
- Lakemeyer M. Opiathaltige Schmerzmittel und Verkehrssicherheit. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 86 (1998)
- Aderjan M. et al. Qualitätskontrolle für quantitative Analysen von Betäubungsmitteln im Blut. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 87 (1998)
- Möller M. R. Drogenerkennung im Straßenverkehr – Schulungsprogramm für Polizeibeamte. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 96 (1998)

Vor dem Abschluss stehen:

Krüger H. P. et al. Designerdrogen im Straßenverkehr

Neues Forschungsprogramm:

Die Bundesregierung hat die Bundesanstalt für Straßenwesen beauftragt, ein Forschungsprojekt mit dem Titel „Fahrt unter Drogen – Auswirkungen neuerer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ (insbesondere § 24a StVG, § 2 Abs. 12 StVG, § 14 Abs. 1 FeV) durchzuführen. Ziel der Untersuchung ist es,

einen Überblick über die Anzahl der Eignungsüberprüfungen wegen Fahrens unter Drogeneinfluss (z. B. Cannabis) oder Drogenbesitzes (z. B. von Cannabis) und Angaben über die Zahl der daraus folgenden Fahrerlaubnisentziehungen zu erhalten.

23. Hält die Bundesregierung bei Berücksichtigung der ihr bekannten Forschungsergebnisse die unterschiedliche Behandlung von legalen und illegalen Drogen im Rahmen des Straßenverkehrsrechts für gerechtfertigt?

Soweit in den Vorschriften zu Alkohol, Drogen und Medikamenten im Straßenverkehr unterschiedliche Regelungen getroffen wurden, sind diese durch den unterschiedlichen aktuellen Kenntnisstand in der Forschung sowie dadurch begründet, dass unterschiedliche physiologische Gegebenheiten vorliegen, die eine Gleichbehandlung nicht zulassen. Hinsichtlich der unterschiedlichen Bewertung bei Medikamenten wird auf die Begründung zu dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (BT-Drucksache 13/3764), Teil 1 Nr. 9 sowie auf die Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates, Nr. 2 verwiesen.

