

Cannabis im Strassenverkehr

Wer fährt, kifft nicht. Nie?

Wie bei allen illegalen Drogen gilt für Cannabis eine Nulltoleranz: Wer kifft, darf kein Fahrzeug lenken. Diese Regelung ist strikt – und die Umsetzung diskussionswürdig.

Text: Am Steuer Nie / Foto: pixabay.com

Niemand möchte betrunkene Fahrzeuglenkende auf der Strasse. Das Gesetz setzt klare Limiten, der körperliche Abbauprozess von Alkohol ist wissenschaftlich gut dokumentiert, und es lassen sich einfache Handlungsanweisungen formulieren. Als Faustregel gilt: Eine gesunde Leber baut in der Stunde 0,1 Promille Alkohol ab. Falls jemand über den Durst trinkt, dauert der Abbau entsprechend lange. Wer aber genügend lange wartet, kann ohne Gesetzeskonflikt und Gefährdung von sich selbst und anderen am Strassenverkehr teilnehmen.

Anders verhält es sich beim Konsum von Cannabis. Auch hier: Bekiffte Personen will niemand im Strassenverkehr. Denn Cannabis, beziehungsweise der psychoaktive Inhaltsstoff Tetrahydrocannabinol (THC), verlangsamt das Zeiterleben, führt zu Konzentrationsschwierigkeiten, verzögert die Reaktion und schränkt das Sehvermögen ein. Diese Einschränkungen stellen eine Gefahr im Strassenverkehr dar. Deshalb gilt seit 2005 im Schweizer Strassenverkehr die Null-Toleranz für illegale Drogen. Null-Toleranz bedeutet, dass bereits der analytische Nachweis des Cannabis-Wirkstoffs THC im Blut ausreicht, um einer Person den Führerausweis abzunehmen und eine Fahreignungsabklärung anzustossen. Diese ist ein meist langwieriges und kostspieliges Prozedere. Eine tatsächlich verkehrsrelevante Beeinflussung muss nicht vorgelegen haben. Aus Sicht der Gesetzgebung gibt es also bisher keine Form des «angemessenen» oder «risikoarmen» Cannabis-Konsums, der mit einer verantwortungsbewussten Teilnahme am Strassenverkehr vereinbar ist.

Solange Cannabis eine illegale Substanz ist, sind Wirkungsgrenzwerte wie bei Alkohol nicht möglich. Denn es fehlt eine Deklaration des THC-Gehalts und der daraus resultierenden Wirkung. Die Konsumierenden können somit nicht wissen, wie viel Cannabis sie konsumieren dürften, um einen bestimmten Grenzwert nicht zu überschreiten. Zudem ist die Wirkung



von THC auf die Fahrfähigkeit abhängig von Dosis, Art und Häufigkeit des Konsums und der Konzentration des Wirkstoffes. Diese Interaktionen müssen besser erforscht werden, bevor ein sinnvoller Grenzwert festgelegt werden kann. Ebenso fehlt das Wissen, wie von einer Blutprobe rückwirkend die THC-Konzentration im Blut zum Zeitpunkt der Fahrt berechnet werden kann. Denn der Abbau von THC erfolgt, anders als bei Alkohol, nicht gleichmässig.

Die einzig mögliche Präventionsbotschaft lautet daher: Wer Cannabis konsumiert, beteiligt sich nicht am Strassenverkehr. Und im Umkehrschluss: Wer auf den Führerausweis angewiesen ist, muss dauerhaft auf den Konsum von Cannabis verzichten. Fahr Schüler/innen gegenüber ist diese Haltung zu vertreten – auch im Wissen, dass sich diese Entweder-Oder-Forderung berechtigterweise dem Vorwurf aussetzt, realitätsfremd zu sein. Jede zehnte Person zwischen 20 bis 24 Jahren gibt in der Gesundheitsbefragung an, mindestens einmal pro Monat Cannabis zu konsumieren. Laut Bundesamt für Statistik sind knapp zwei Drittel derselben

Altersgruppe im Besitz eines Führerausweises. Die Personen in der Schnittmenge sehen sich mit einem klassischen Dilemma konfrontiert, das unter den gegebenen gesetzlichen Rahmenbedingungen nicht auflösbar ist.

Doch kein Rausch hält ewig an. Darum braucht es, nebst dem politischen Willen, mehr Forschung und den Einbezug der Wissenschaft, um möglichst bald konkrete Handlungsempfehlungen für diejenigen Personen geben zu können, die sich trotz gelegentlichem Konsum von Cannabis-Produkten legal und sicher im Strassenverkehr bewegen möchten. Die Forderung ist die gleiche wie bei Alkohol: Am Steuer nie. Offen bleibt: Wie lange ist nie?

