

Die USA und deren Umsetzung einer Regulierung von Marihuana: Regulierungsprozesse und Verkehrssicherheit

In Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit und deren Entwicklung im Zuge der Regulierung des Marihuana-Konsums ist interessant, dass die Bundesstaaten Colorado und Washington unterschiedliche verkehrsrechtliche Regelungen umsetzen.

In *Washington* sind auch die verkehrsrechtlichen Regelungen rund um den Marihuana-Konsum im Zuge der Regulierung radikal geändert worden: Sofern der Fahrer älter als 21 Jahre alt und die THC-Blutkonzentration auch zwei Stunden nach der Fahrt nicht höher als fünf Nanogramm pro Milliliter Blut ist, ist der Konsum unter Verkehrsteilnehmern straffrei. Damit wurden nach einem Totalverbot erstmals Limits für den Marihuana-Konsum bei einer Teilnahme am Straßenverkehr vorgegeben. Mit der Regulierung wurde zugleich ein neues Delikt in den Katalog der Verkehrsdelikte aufgenommen: „Driving under the influence of drugs: Marihuana (DUIM)“, woraus sich folgerichtig die Herausforderung stellt, diese neuen Vorgaben auch kontrollieren und ggf. sanktionieren zu können. Also wurde mit der Einführung des Verkehrsdelikts „DUIM“ ein intensives Ausbildungsprogramm für an der Strafverfolgung beteiligte Polizisten, Richter, Staatsanwälte und Laborangestellten gestartet. Geschult wurde, wie zu diesem Delikt zu ermitteln ist; zeitgleich wurden Möglichkeiten für Bluttests aufgebaut, um die Teilnahme am Straßenverkehr mit Marihuana-Konsum auch kontrollieren zu können. Das Forensic Laboratory Services Bureau des Bundesstaates registrierte als Folge der veränderten Gesetzeslage bis 2014 einen Anstieg der Nachfrage nach quantifizierenden THC-Tests um 45 %. Die Tatsache, dass noch Ende des Jahres 2014 ein Überhang nicht bearbeiteter Tests berichtet wurde, verdeutlicht, mit welchen Herausforderungen auch die Exekutive konfrontiert war.

Das Gesetz legte zugleich fest, dass ausschließlich ein Bluttest auf aktives THC durch dafür autorisierte Stellen für eine Strafverfolgung zulässig ist. Damit kommen z. B. die in Deutschland bei Verkehrskontrollen üblichen Schnelltests für die Washingtoner Praxis nicht in Frage. Dies ist im Zuge der Regulierung eine folgerichtige Entscheidung, immerhin weisen positive Tests auf Carboxy-THC oder andere Cannabinode¹ nur darauf hin, dass die Person Cannabis konsumiert hat, erklären aber nicht, ob zum Zeitpunkt des Verkehrsunfalls tatsächlich eine psychoaktive Beeinträchtigung vorlag.

Auch der Bundesstaat *Colorado* hat im Zuge der Regulierung die Regeln zur Teilnahme am Straßenverkehr spezifiziert. Im Unterschied zu Washington ist es in Colorado prinzipiell nicht erlaubt, unter Einfluss von Marihuana zu fahren. Ab einem Blutwert von fünf Nanogramm aktiven THC pro Milliliter Blut erfolgt eine Bestrafung, in deren Folge dem Fahrzeugführer der Führerschein für drei Monate entzogen, Strafpunkte vergeben sowie harte Geldstrafen (zwischen 600 und 1000 Dollar), abzuleistende Stunden gemeinnütziger Arbeit (mindestens 48 Stunden) und Haft (bei einer Erstauffälligkeit mindestens fünf Tage, die mit der Aufnahme einer Behandlung allerdings ausgesetzt werden können) ausgesprochen werden können. Colorado popularisiert diese Verbotspolitik mit einer Kampagne "Drive High, Get a DUI". Allerdings praktiziert Colorado diesbezüglich keine Zero-tolerance-Politik, durch die jeder Nachweis von THC oder seiner Metaboliten zum Strafgrund wird. Ähnlich wie in Deutschland bei Alkohol muss vor Gericht nachgewiesen werden, dass mit dem positiven Blutspiegel tatsächlich auch eine Beeinträchtigung des

¹ Aus aktivem THC verstoffwechselte, selbst nicht psychoaktiv wirkende, aber lange im Körper nachweisbare Cannabinode.

Fahrverhaltens einherging. Für den gerichtsverwertbaren Nachweis von Cannabis ist ausschließlich ein Bluttest auf aktives delta-9-Tetrahydrocannabinol (THC) festgelegt, der von dafür autorisierten Laboren durchzuführen ist.

Welche Erfahrungen werden mit diesen Regelungen gemacht?

- Zunächst kann der nicht überraschende Schluss gezogen werden, dass das Fahren unter Einfluss aktiven THC-s in Washington und Colorado als soziales Phänomen eine Rolle spielt und sich mit steigenden Zahlen auch statistisch nachweisen lässt – allerdings langsamer als befürchtet. Die Zusammenhänge zwischen Marihuana-Konsum und Involviert-Sein in einen Verkehrsunfall mit Todesfolge waren allerdings mit großer Wahrscheinlichkeit schon vor der Legalisierung vorhanden, wurden aber durch die zu dieser Zeit praktizierten Routinen bei Drogentestungen unterschätzt.
- Herauszustellen ist, dass es in Folge der Regulierung nicht zu einem explosionsartigen Anstieg schwerer Verkehrsunfälle durch THC-beeinträchtigte Fahrer gekommen ist. Die von verschiedenen Stellen vorlegten Daten zu einem enormen Anstieg von DUI-Delikten durch Marihuana-Konsum lassen sich an Hand der publizierten Daten nicht bestätigen bzw. erwiesen sich nach Prüfung als nicht sachgerecht.²
- Der leicht steigende Trend Cannabis-positiv getesteter Unfallbeteiligter muss aus komplexeren Zusammenhängen erklärt werden, zu denen nachweislich eine enorme Intensivierung der Kontrollpraxis gehört. Dies betrifft nicht nur die Zahl der Polizisten, die mit einer neuen Grund- und Spezialausbildung zum Auffinden drogenbeeinträchtigter Fahrten auf der Straße patrouillieren, sondern auch deren technische Ausstattung mit Geräten, die nunmehr einen Schnelltest auf Marihuana im Rahmen allgemeiner Verkehrskontrollen ermöglichen. Deshalb kommen eingehende Analysen regelmäßig zu dem Schluss, dass nicht geklärt werden kann, ob der Anstieg tödlicher Unfälle, bei denen die Fahrer im Nachhinein positiv auf THC getestet wurden, tatsächliche als zeitversetzte Folge der Regulierung zu verstehen ist oder ganz andere Erklärungen in Betracht kommen. Die jeweils referierten, allerdings sanften Anstiege in den Road-site-ermittelten positiven Marihuana-Tests unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer vermitteln zumindest den Eindruck, dass sich das Fahren unter Marihuana auch nach der Regulierung nicht als sozial bedeutsames Phänomen entwickelt hat. Es bleibt abzuwarten, ob dies als Trend weiter Bestand haben wird.
- Die vorliegenden Daten lassen sich zudem den Schluss zu, dass die negativen Auswirkungen des Fahrens unter Marihuana nicht durch die Verkehrsteilnehmer insgesamt verursacht werden, sondern eher durch eine kleine, relativ gut benennbare Gruppe: Erwachsene Männer zwischen dem 26.-55. Lebensjahr, die eher aus ländlichen Regionen kommen, vor allem am Wochenende mit ihrem Auto unterwegs sind, dabei größere Mengen Alkohol und oft zusätzlich dazu andere Drogen, darunter auch Marihuana, konsumieren und mehrheitlich in der Zeit zwischen 18.00 und 5.00 Uhr verunglücken. Diese Gruppe mit ihren sogenannten „Disko-Unfällen“ ist auch in Deutschland als Hochrisikogruppe bekannt.
- In den Daten des Washington State Patrol Toxicology Lab wird für 2015 (von Januar bis

² „The Gazette“ stellt z. B. in einem Bericht unter dem Titel „Colorado State Patrol: Legal marijuana brought 'new era' of DUI arrests in 2014“ dar, dass ein Jahr nach Beginn des Regulierungsprozesses 2014 auf den Straßen Colorados 5500 Ordnungsstrafen für das Fahren unter Alkohol und anderen Drogen ausgesprochen wurden, darunter 354 für Fahrer, die nur Marihuana konsumiert hatten. Dies entspricht einem Anteil von 6,4 % Marihuana-Konsumenten an der Gesamtzahl der ausgesprochenen Strafen und steht damit in keinem Bezug zu der publizierten Überschrift.

April) ausgewiesen, dass in 44 % aller DUIM-Fälle (driving under the influence of Marijuana) mehr als die legal zulässige Menge von fünf Nanogramm aktiven THC per Milliliter Blut nachgewiesen wurde. Interessanterweise zeigen die Daten aber auch, dass sich nach Einführung verkehrsrechtlich vorgeschriebener Limits im Jahr 2013 die Zahl derjenigen, die in einen schweren Verkehrsunfall mit mehr als der zugelassenen Menge THC involviert waren, kontinuierlich gesunken ist. Dies spricht dafür, dass diese Vorgaben für die Verkehrsteilnehmer durchaus geeignet waren, Entscheidungen zur Teilnahme am Straßenverkehr nach Konsum nicht anhand persönlicher Befindlichkeitsurteile zu treffen, sondern sich zunehmend mehr an gesetzlich vorgegebenen Normen zu orientieren.

- Bezogen auf die Befürchtung, dass insbesondere Fahranfänger und sehr junge Fahrer die gebotenen Vorsichtsmaßnahmen für eine Teilnahme am Straßenverkehr in Verbindung mit Marihuana-Konsum nicht respektieren, stellt sich in den vorliegenden Daten dar, dass auch in den USA Fahrer zwischen 16-25 Jahren, wie in Deutschland, zu der Gruppe gehören, die generell mehr als andere in Verkehrsunfälle mit Todesfolge involviert sind. Diese Altersgruppe wird in Zusammenhang mit den Ermittlungen zu einem schweren Verkehrsunfall mit 68,8 % auch mehr als andere auf Alkohol und andere Drogen getestet. Trotz dieser intensiven Kontrollpraxis unter den Jüngeren sind es aber die 26-35-Jährigen, für die mit 78 % am häufigsten ein positiver Test auf Alkohol und andere Drogen ausgewiesen wird.

Fazit: Es schält sich heraus, dass die Wechselwirkungen zwischen neuen Konsumerfahrungen und einer verantwortungsbewussten Teilnahme am Straßenverkehr eher als vermittelt über diverse andere soziale Bezüge verstanden werden müssen³. Der Vergleich zwischen Washington und Colorado unterstreicht, dass dazu u. a. gehört, ob und wie klar Limits und Grenzen für eine Vereinbarkeit von Konsum und Teilnahme am Straßenverkehr gesetzt, deren Sinnhaftigkeit für die Zielgruppe vermittelt und durch Kontrolle und Sanktion auch durchgesetzt werden.

In diesem Zusammenhang wird deutlich, dass für eine Bevölkerung, in der Marihuana legal konsumiert werden kann, Testroutinen festzulegen sind, die nicht einen Konsum in zurückliegender Zeit, sondern tatsächlich eine aktuelle Beeinträchtigung der Person durch aktiv wirkendes THC nachweisen. Welche Cut-off-Werte dafür gelten sollen, ist zudem wissenschaftlich zu begründen. Die in Washington und Colorado geltenden 5 ng/ml Blut scheinen eher willkürlich festgelegt.

Unübersehbar ist, dass sich mit der legalen Verfügbarkeit von Marihuana auch in Bezug auf die Möglichkeiten und Grenzen einer Vereinbarkeit von Konsum und Teilnahme am Straßenverkehr unter allen Verkehrsteilnehmern Lernprozesse zu einem Risikomanagement vollziehen müssen. So waren im Jahr 2014 65,1 % aller befragten Fahrer der Auffassung, dass zwei Stunden nach dem Marihuana-Konsum die Fahrtauglichkeit wieder gegeben sei, 45 % der Befragten sind allerdings schon vor Ablauf von zwei Stunden gefahren, 60 % glaubten, dass ihr Marihuana-Konsum ihre Fahrtüchtigkeit nicht beeinflussen würde und nur 3 % beurteilten, dass ihr aktueller Konsum ihre Fahrtauglichkeit verschlechtere. Die Bedeutung solcher sozialer Lernprozesse ist bekannt: Diese waren in ähnlicher Form in den Ostdeutschen Bundesländern ab 1993 zu bewältigen, als im Zuge der Vereinheitlichung der verkehrsrechtlichen Regelungen die strikte Null-

³ Bei der Auseinandersetzung mit den empirischen Daten der einzelnen Bundesstaaten ist zu berücksichtigen, dass in den USA die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen seit 2013 kontinuierlich ansteigt. Als Ursachen dieses Trends werden steigende Mobilität in Zusammenhang mit einer Erwerbstätigkeit und geringe Benzinpreise genannt, in deren Folge es zu einem Anstieg der Zahl sehr junger Fahrer und der Freizeitfahrten gekommen ist.

Promille-Vorgabe der DDR für den Konsum von Alkohol wegfiel⁴. Anhand dieser Entwicklungen konnte beobachtet werden, dass sich sowohl Vorstellungen und empirische Erfahrungen zum Einfluss des Konsums einer psychoaktiven Substanz auf wesentliche Bereiche der Fahrtüchtigkeit, als auch diesbezügliche informelle Normen und Regeln in der Bevölkerung erst herausbilden und etablieren mussten. Deshalb kam es in den neuen Bundesländern zunächst zu einem kurzzeitigen Anstieg alkoholbedingter Verkehrsunfälle, der sich aber schnell wieder normalisierte. Diese sozialen Lernprozesse sind folgerichtig auch bei Regulierungsprozessen von Cannabis in Rechnung zu stellen. Dazu kann als bedeutsame Erfahrung gelten, dass diese Lernprozesse nicht allein durch eine verstärkte Kontroll- und Sanktionspraxis zu initiieren sind. Vielmehr gilt es, über diverse Medien und mit entsprechenden Kampagnen zu den Zusammenhängen von Marihuana-Konsum und Verkehrssicherheit aufzuklären. Dies müsste allerdings weit über Kampagnen hinaus gehen, wie sie beispielsweise in Colorado als „Drive High, Get a DUI“ praktiziert werden. Auf Grund der jahrzehntelangen Kriminalisierung und das dadurch bedingte Fehlen praktischer Alltagserfahrungen und -routinen scheint es in der Bevölkerung deutlich schwieriger, zu individuell geeigneten Konsummengen für Cannabis zu finden, die eine verantwortliche Teilnahme am Straßenverkehr ermöglichen.

Forschungsdilemmata

In beiden Bundesstaaten erfolgte der Start des Regulierungsprozesses von Marihuana weit vor dem Installieren eines funktionierenden Monitorings, mit dem die Effekte dieses drogenpolitischen Schrittes für die Entwicklung der Verkehrssicherheit begleitet und ggf. Korrekturen angemahnt werden können. Diverse, immer wieder neu festgelegte Verfahrensabläufe, das Sammeln von Daten durch unterschiedliche Institutionen mit unterschiedlichen Mustern und schließlich das Fehlen eines Konzepts, um tatsächlich über aussagefähige Daten verfügen zu können, werden bis heute zu großen Herausforderungen einer wissenschaftlichen Begleitforschung. Die Tatsache, dass viele der an der Kontrolle beteiligten Institutionen zugleich Nutznießer zusätzlicher regulierungsbedingter Steuereinnahmen sind, sofern sie die Dringlichkeit ihrer Arbeit herausstellen, legt zudem nahe, mit einem Monitoring unabhängige Institutionen zu betrauen.

Unübersehbar ist zudem, dass für weitere Forschungen die Einführung standardisierter Routinen bei der Datenerhebung notwendig sind, die weder eine Über- (z. B. durch die Wahl der Cut-off-Werte) noch eine Unterbewertung des Einflusses des Marihuana-Konsums auf die Verkehrssicherheitslage allgemein zulassen.

Detaillierte Berichterstattung und Literaturverweise unter:

<http://gundula-barsch.de>

⁴ Bis zum 31. Dezember 1992 galt in den neuen Ländern und Berlin-Ost die 0,0-Promille-Regelung, d. h. „Fahrzeugführer durften bei Antritt und während der Fahrt nicht unter Einwirkung von Alkohol stehen“ (§ 7 DDR – StVO vom 26.5.77).