

THC UND AUTO Fahren .. BALD MEHR PLATZ AUF UNSEREN STRASSEN?

Sven Schendekehl



Die Repression gegen Kiffende hat das Strafrecht zur Hand. Doch auch das Strassenverkehrsgesetz könnte bald zum Plagen der Kiffenden benutzt werden.

Die vorgeschlagenen Änderungen

Die Änderung des Strassenverkehrsgesetzes ist zur Zeit in der Vernehmlassung. In der Änderung der Verkehrsregelnverordnung soll eine Neuerung eingebaut werden, die die autofahrenden Kiffenden massiv betrifft. Die Vernehmlassung läuft bis 15. Oktober 2003, in Kraft treten soll die Änderung dann am 1. Januar 2005. In der Erklärung zu der Änderung heisst es unter «1.5 Betäubungsmittelgrenzwerte»: «Grundsätzlich ist der Nachweis der Fahrunfähigkeit wegen Betäubungs- und Arzneimittelkonsums unter Anwendung des Drei-Säulen-Prinzips zu erbringen: Gestützt auf die polizeiliche Feststellung (erste Säule), ärztliche Befunde (zweite Säule) und die chemisch-toxikologischen Analyseergebnisse (dritte Säule) wird die Fahrunfähigkeit gutachterlich durch einen rechtsmedizinischen Sachverständigen festgestellt. Vom Drei-Säulen-Prinzip kann abgewichen werden, wenn weit verbreitete Substanzen im Spiel sind, von denen bekannt ist, dass sie sich negativ auf die Fahrfähigkeit auswirken. Dann genügt der Nachweis einer dieser Substanzen im Blut zum Nachweis der Fahrunfähigkeit (Nullgrenzwert). Es handelt sich dabei vorerst um Heroin, Morphin, Kokain, verschiedene Formen von Amphetaminen (Designerdrogen) und Cannabis.» In der eigentlichen Verordnung steht dann, dass «Tetrahydrocannabinol (Cannabis)» im Blut nachgewiesen zur Fahrunfähigkeit führt. Doch was genau bedeutet das? Um das zu klären müssen wir ein paar chemische und biologische Fakten kennenlernen.

Ein Ausflug in Chemie und Biologie

In der Pflanze liegt THC (Tetrahydrocannabinol) als Säure, also als Tetrahydrocannabinolsäure, vor. Diese ist nicht psychoaktiv, das heisst, sie fährt nicht ein. Um eine psychische Wirkung entwickeln zu können, muss dieser Säureteil abgespalten werden. Dies passiert, wenn Hanfkraut erhitzt wird (beim Rauchen oder beim Verdampfen). Dann entsteht das THC. Um ganz genau zu sein ist der Hauptwirkstoff des Hanfes das trans, levo-Isomer von Delta-9-Tetrahydrocannabinol. Es gibt auch noch das Delta-8-THC, sowie das Tetrahydrocannabivarin. Zentral ist aber das Delta-9-THC.

Wie kommt es zum Einfahren?

Wenn wir dieses nun inhalieren gelangt es in die Lunge und wird dort ins Blut aufgenommen. Eigentlich ist THC ja fettlöslich, jedoch kann es in begrenztem Umfang von Wasser (was Blut ja letztlich darstellt) aufgenommen werden. Das so aufgenommene THC wird durch das Blut ins Gehirn transportiert und dockt dort an bestimmten Rezeptoren an. Dadurch wird das High ausgelöst. Ein Teil des THC wird jedoch in der Leber umgebaut zum 11-Hydroxy-THC. Dieses Molekül ist ebenfalls psychoaktiv, sogar drei Mal stärker als das Delta-9-THC. Diese beiden THC-Varianten fahren also ein (eventuell gibt es auch weitere, doch nach der bisherigen Forschung scheinen diese beiden die zentralen Stoffe zu sein.) Für den Nachweis laut Verkehrsregelnverordnung wird jedoch nur die Höhe des Delta-9-THC gemessen. Nur dieses sei mit dem Be-

griff «Tetrahydrocannabinol (Cannabis)» in der Verkehrsverordnung gemeint, erklärt Dr. Peter X. Iten, Leiter der chemisch-toxikologischen Abteilung am Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich-Irchel.

Der Abbau folgt

Je länger diese Stoffe im Kreislauf umherwandern, desto mehr werden diese – psychoaktiven – Stoffe in nicht psychoaktive Stoffe umgewandelt. Der wichtigste dieser Stoffe ist das 11-Nor-9-carboxy-Delta-9-THC (abgekürzt THC-COOH). Diese Abbauprodukte, auch Metaboliten genannt, werden dann vorzu ausgeschieden. Zum Teil über den Urin, zum Teil über den Stuhl. Und sie sind auch nicht relevant für die Bestimmung des THC-Gehaltes im Blut nach der neuen Verkehrsregelnverordnung.

Der Nachweis im Urin

Das THC-COOH ist derjenige Stoff, der auch mit den meisten Urintests nachgewiesen wird. Wer in einem Urintest positiv ist, hat also dieses THC-COOH im Urin. Das weist darauf hin, dass irgendwann mal irgendeine Menge von THC aufgenommen (und die psychoaktive Wirkung verspürt) wurde. Das Ergebnis sagt jedoch nichts über die konkrete, ehemalige, Bekifftheit aus, noch etwas über die momentane Bekifftheit.

Der Nachweis im Blut

Wenn man nun aber das Blut mit modernen Methoden ausmisst, kann man dort auch die

Höhe des psychoaktiven THC bestimmen. Mit den heutigen Verfahren kann man dies auf Mikrogramm-Stufe messen. (Ähnliches beim Alkohol: Im Blut kann man den Promillegehalt an Alkohol bestimmen.)

Was sagt der Wirkstoffgehalt im Blut aus?

Kann man nun aber von diesen Werten auf die konkrete Bekifftheit oder Alkoholisiertheit schliessen? Beim Alkohol sagt der Gesetzgeber ja und meint, mehr als 0,8 (heute) oder 0,5 (in der vorgeschlagenen Änderung) Promille seien für das Führen eines Fahrzeuges nicht zulässig. Und umgekehrt heisst das, dass jemand mit 0,4 Promille Alkohol Autos fahren darf. Bei den illegalen Drogen jedoch gibt es bis heute keinen solchen Grenzwert. Das bedeutet, dass man heute noch unter Einfluss von THC Auto fahren darf – jedenfalls solange, als man das Kriterium der «Fahrtauglichkeit» erfüllt (Fahrtauglichkeit kann zum Beispiel gegeben sein, wenn man übermüdet ist.)

Ob dann das, was der Gesetzgeber als nüchtern/nicht-nüchtern definiert, wirklich etwas mit der konkreten Bekifftheit zu tun hat, ist eine andere Frage. Die Wissenschaft liefert Studien dazu – doch eben, jede Studie hat so ihre Probleme und gerade das Verhalten von Menschen unter Drogeneinfluss ist etwas sehr komplexes, individuelles – wie ein Drogenkonsum letztlich einfährt hängt von der Dosis, der Erfahrung, der Gewöhnung, dem Umfeld, der Gesundheit, der Ausgeschlafenheit, der Stresssituation und weiteren Faktoren ab. Damit kann

man, so meine ich, die Frage der Fahrtauglichkeit nie mit Blutmesswerten beantworten, sondern nur in einem konkreten Test.

Wie läuft es heute?

Wenn jemand heute mit einem Joint am Steuer erwischt wird, kann man zwar im Urin die Abbauprodukte messen und im Blut das psychoaktive THC. Aber das allein reicht nicht, um dem Autofahrer eine Fahruntauglichkeit zu beweisen. Dazu muss noch eine ärztliche Untersuchung folgen, wo die Fahrtauglichkeit konkret untersucht wird (Reaktionsfähigkeit, psychischer Zustand). Und es ist schon mehrmals vorgekommen, dass Leute in dieser Situation von den Ärzten als fahrtauglich angeschaut wurden. Damit war eine Bestrafung wegen Fahrens in fahruntauglichem Zustand nicht möglich. (Und ist es ja auch zu Recht: Wenn man keine negativen Auswirkungen feststellen kann, ist der Konsum eines Joints nicht problematisch.) Wird jedoch von den Ärzten eine konkret begründete Fahruntauglichkeit bescheinigt, so ist eine Verurteilung möglich. Ebenso, wenn konkrete Fahrfehler begangen wurden.

Wenn diese Revision jedoch in Kraft tritt, genügt neu schlicht das Vorhandensein von THC im Blut für die Feststellung der Fahruntauglichkeit. Die weiteren Säulen können dann entfallen. Damit wird es viel einfacher werden, einem THC-Konsumierenden den Fahrausweis zu entziehen.

Was ist im Blut enthalten?

Nach dem Kiffen steigt im Blut der Pegel von

THC an, erreicht nach ein paar Minuten den Höchststand von bis über 100 Mikrogramm pro Liter Blutplasma und sinkt dann langsam wieder. Etwa nach fünf bis acht Stunden geht der Pegel wieder gegen Null (dies natürlich nur, wenn man nicht weitergekiff hat und von einem relativ THC-freien Grundzustand ausgeht). Werte unter einem Mikrogramm können die meisten Messgeräte nicht mehr messen. So heisst es im Standardwerk von P. X. Iten, «Fahren unter Drogen-/Medikamenteneinfluss»: «THC-Plasmakonzentrationen von einem Mikrogramm pro Liter und grösser lassen bei Gelegenheitskonsumenten auf einen mässigen Cannabiskonsum innerhalb der letzten vier Stunden schliessen. Bei starken Konsumenten können solche Konzentrationen allerdings bis zu zwei Tagen nach dem letzten Konsum beobachtet werden.»

Was bedeutet das für Cannabis-konsumierende?

Wer gelegentlich kiff, sollte also vor dem Autofahren optimal sechs Stunden nicht gekiff haben. Regelmässige Kiffende hingegen sind nie fahrtauglich, ausser sie würden drei Tage vor dem Autofahren aussetzen mit Kiffen. Hier sehen wir deutlich, dass der Nullgrenzwert weit über das Ziel hinausgeht, nur die fahruntauglichen Kiffenden aus dem Verkehr zu ziehen. Es verunmöglicht das Autofahren für regelmässige Kiffende, selbst wenn sie immer eine Nacht zwischen Konsum und Fahren legen!