

**DIE
WAHRHEIT**

über Kiffen und Fahren

INHALTSVERZEICHNIS

Präambel	4 – 5
Eine Studie beweist, dass man auch bekifft gut fahren kann.	6 – 9
Wer kifft, fährt konzentrierter.	10 – 11
Wenn ich nichts mehr vom Joint merke, kann ich auch fahren.	12 – 13
Alkohol ist viel schlimmer.	14 – 17
Cannabis macht nicht aggressiv, deshalb fährt man sicherer.	18 – 19
Die Polizei hat doch keine Ahnung.	20 – 21
Ein einzelner Joint ist kein Problem.	22 – 25
Ein Joint vor der Heimfahrt hilft beim Runterkommen.	26 – 27
Drogentests sind zu teuer. Kontrolliert wird nur bei Unfällen.	28 – 29
Wer regelmässig kifft, hats unter Kontrolle, ob er fahren kann.	30 – 31
Was heisst da Hanf? Was ist Cannabis?	32 – 33
Kleines Kiffer-Glossar	34 – 35
Wichtige Adressen und vielen Dank	36 – 38

IMPRESSUM

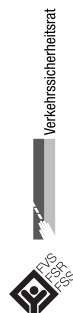
Herausgeber: Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat, Schwanengasse 3, Postfach, CH-3001 Bern, Telefon +41 31 329 80 86, vsr@verkehrssicherheitsrat.ch

Konzeption/Redaktion/Gestaltung/Fotos: Blitz & Donner, Herrenschwanden/Bern

Wissenschaftliche Begleitung: Dr. rer. nat. Werner Bernhard, Institut für Rechtsmedizin, Universität Bern

DIE WAHRHEIT ÜBER KIFFEN UND FAHREN ist eine Aktion des Schweizerischen Verkehrssicherheitsrats, finanziert vom Fonds für Verkehrssicherheit

1. Auflage Juni 2004 © Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat



DIE WAHRHEIT ÜBER KIFFEN UND FAHREN

VORAB: IN DIESER KAMPAGNE DES SCHWEIZERISCHEN VERKEHRSSICHERHEITSRATS GEHT ES WEDER UM DIE GRUNDSATZFRAGE «KIFFEN – JA ODER NEIN» NOCH UM DIE LEGALISIERUNG. DIESE PRÄVENTIONSKAMPAGNE BEFASST SICH AUSSCHLIESSLICH MIT DEM THEMA «KIFFEN UND FAHREN».



Bekifft fahren ist verboten. Die Regelung im revidierten Strassenverkehrsgesetz ganz präzise: Per 1.1.2005 gilt für Cannabis – anders als beim Alkohol – der Grenzwert 0. Wer Tetrahydrocannabinol – kurz THC –, den wichtigsten psychoaktiven Wirkstoff von Cannabis, im Blut hat, ist fahruntfähig.

Gleichzeitig muss man sich aber der Tatsache stellen, dass der Meinungsbildungsprozess zum Thema «Kiffen und Fahren» in der breiten Öffentlichkeit noch ganz am Anfang steht.

Viele Halbwahrheiten und Falschinformationen sind im Umlauf, der gesellschaftliche Druck, die soziale Kontrolle kaum vorhanden. Nicht-Kiffer sehen Kiffer nicht als Strassenverkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, sondern als Spezialfälle, die sowieso nicht gleich sind und folglich auch nicht Teilnehmende am Strassenverkehr – denn das sind WIR und nicht die ANDEREN, mit denen wir nichts zu tun haben oder zu tun haben wollen.

In diesem Kontext steht die eindrückliche Zahl von 600 000 Personen in der Schweiz, die angeben, gelegentlich zu kiffen. Einigen davon begegnet man auch auf der Strasse.

Die Statistiken der Rechtsmedizin lassen aufhorchen

Die Zahl der Cannabis positiv getesteten Verkehrsteilnehmer/-innen ist in den letzten Jahren nach oben geschneilt. Im Kanton Zürich waren es 2001 noch 80 Personen, 2003 bereits 159 (IRM Zürich). Im Institut für Rechtsmedizin der Universität Bern wurde im vergangenen Jahr bei fast der Hälfte von ca. 800 Urinproben von Fahrzeuglenkern/-innen THC nachgewiesen. In der Westschweiz fand sich THC in 54% von 440 zwischen 2002 und 2003 analysierten Blutproben (IUML Lausanne).

Ausserdem darf man nicht vergessen, dass der THC-Gehalt in den Cannabis-Produkten laufend zugenommen hat. Marihuana aus Schweizer Produktion ist, das beweisen chemische Analysen, heute oft 10-mal stärker als Anfang der 1990er-Jahre.

Trotzdem ist bekifft fahren bis jetzt kein Thema. Dazu kommt, dass Kiffer durch die lange Zeit der Prohibition gelernt haben, sich mit pseudowissenschaftlichen Behauptungen gekonnt aus der Affäre zu ziehen. Der Informationsbedarf ist also in der Zielgruppe der Konsumenten, vor allem aber in deren Umfeld sehr gross.

Sachinformationen versus Gerüchte

Die Weichen für die Meinungsbildung müssen gestellt werden. Wie das funktioniert? Sicher nicht, indem man einfach viele Plakate aufhängt, auf denen steht: «Du sollst nicht kiffen und fahren!» Das weiss eigentlich jeder – oder kann es sich wenigstens denken. Vor allem die, die es direkt betrifft. Ganz abgesehen davon, dass Kiffer sich von Gesetzen und Plakaten wohl kaum beeindrucken lassen.

Deshalb setzt «Die Wahrheit über Kiffen und Fahren» auf den indirekten Weg. Davon ausgehend, dass jeder Kiffer zu mindestens 20 Personen, die selbst nicht kiffen, Kontakt hat, liefert die Kampagne diesen Beeinflussern stichhaltige Argumente, damit sie in der Diskussion nicht sprachlos dastehen. Dabei fordert kein drohender oder beherrschender Zeigefinger Folgsamkeit. Kursierende Gerüchte werden aufgegriffen und Sachinformationen gegenübergestellt.

Materialien für den Unterricht

Bei der Recherche für die Konzeption zeigte sich, dass besonders im Umfeld der Ausbildung – und zwar sowohl seitens der Fahrlehrerschaft und der Verkehrsinstruktoren als auch in den nachobligatorischen Schulen – grosses Interesse an geeigneten Einsatzmitteln für den Unterricht besteht.

Das vorliegende Hintergrundbuch liefert vertiefte Informationen. Es ist Teil einer ersten grossen Unterrichts-Dokumentation. In diesem Informationspaket sind weiterhin enthalten: ein Schülersatz der Broschüre «Die Wahrheit über Kiffen und Fahren», Arbeitsblätter und ein Video auf DVD und VHS. Dieses Video erschliesst die verschiedenen Aspekte des Themas «Cannabis im Strassenverkehr» griffig und schnell.

Ausgehend von der per 1.1.2005 geltenden Nulltoleranz für Cannabis am Steuer, werden darin u.a. thematisiert: die wachsende Zahl der Fälle von Cannabis am Steuer; wissenschaftliche Erkenntnisse über die Beeinflussung der Fahrfähigkeit durch Cannabis und die besondere Gefahr, wenn Alkohol und Cannabis gleichzeitig konsumiert werden; aber natürlich auch das Erwischtwerden bei einer Polizeikontrolle; ein Fall von «Fahren unter Cannabis mit Unfallfolge» vor Gericht und die Situation, wenn in diesem Schadenfall die Versicherungen die Haftung ablehnen und eine Kostenbeteiligung vom bekifften Unfallfahrer fordern.

Die Dramaturgie von Gerücht und Wahrheit nimmt das Publikum ernst. Meinungsbildung ist hier ein aktiver Prozess. So kann die angebotene Handlungsanweisung «Nie bekifft am Steuer» ein eigener Entscheid werden.

GERÜCHT:

«ES IST SOGAR WISSENSCHAFTLICH ERWIESEN, DASS MAN BEKIFFT GENAUSO GUT FÄHRT WIE NÜCHTERN.»



DIE WAHRHEIT:

DIE VIEL ZITIERTE STUDIE IST VON HINDRIK WILLEM JAN ROBBE. ER HAT ANFANG DER 1990ER-JAHRE IN EINER VERSUCHSREIHE HERAUSGEFUNDEN, DASS LEICHT BEKIFFTE PERSONEN RELATIV SICHER FUHREN – JEDENFALLS IM VERGLEICH ZU ANGETRUNKENEN PERSONEN. DIE FAHRLEISTUNGEN IN DIESER KÜNSTLICHEN VERSUCHSANORDNUNG SIND ABER NICHT 1:1 IN DIE REALITÄT DES NORMALEN STRASSENVERKEHRS ÜBERTRAGBAR.

H.W.J. Robbe, vorm. Universität Maastricht: «Es geht nicht darum, ob man bekifft noch sicher fahren kann. Die Frage lautet vielmehr, wie schlecht man fährt, wenn man gekifft hat. Deshalb mein Rat: Rauch nicht, wenn du fahren willst.»

«In der realen Welt gibt es plötzlich auftretende Gefahrensituationen. Dann ist bekifft sein sehr gefährlich», warnt auch Hindrik W.J. Robbe.

Robbe, der sich in seiner Dissertation¹ intensiv mit dem Einfluss von Cannabis auf die Fahrfähigkeit befasst hat, hält Fahren unter Cannabis-Einfluss für gar keine gute Idee: «Ich würde nie behaupten, dass es sicher ist, nach dem Kiffen zu fahren. Vielleicht ist die Einschränkung nicht so stark, wenn man nur ganz wenig konsumiert. Da man aber nie genau weiss, wie viel THC in einem Joint ist und wie sich der psychoaktive Stoff dann auswirkt, fährt man bekifft nie sicher!»

Wo alles begann

Niederlande, Maastricht. Am Psychologischen Institut der Universität Maastricht werden seit vielen Jahren die Effekte von Drogen und Medikamenten auf die Fahrfähigkeit untersucht. Hier arbeitet das einzige Forschungsteam weltweit, das – im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten in den Nieder-

¹ Robbe, Hindrik W.J.; O'Hanlon, James F.: Marijuana and Actual Driving Performance. Washington, DC, US Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration. 1993. Auf der gleichen Studie basiert: Robbe, Hindrik W.J.: Influence of Marijuana on Driving. Maastricht, Netherlands, Maastricht University, Institute for Human Psychopharmacology. 1994.

landen – Versuche mit bekifften Autofahrern im ganz normalen Strassenverkehr auf Autobahnen und in der Stadt durchführen konnte.

Die Versuchsanordnung

Im Auftrag des amerikanischen Verkehrsministeriums hat Hindrik W.J. Robbe in den 1990er-Jahren die ersten Versuchsreihen gestartet. Die Untersuchung sollte Aufschluss geben über die Fahrfähigkeit von Personen unter Cannabis-Einfluss. Die Fahrversuche waren so angelegt, dass sie schrittweise den realen Anforderungen im Strassenverkehr angenähert wurden. Nach einem Labortest fanden drei Fahrtests statt, zuerst auf einem abgesperrten Autobahnstück, dann auf einer Autobahnstrecke mit Normalverkehr und schliesslich in Stadtverkehr. Die Testpersonen waren in speziell präparierten Fahrzeugen unterwegs und wurden von einem Fahrlehrer begleitet.

Bei den Versuchen auf der Autobahnstrecke ging es um die Fähigkeit der leicht bekifften Fahrer, die Spur zu halten. Mit einem Distanzmesser wurde der Abstand des Fahrzeugs zum Mittelstreifen überwacht und so kontrolliert, ob der Fahrer schwankte. Bei einem weiteren Versuch mussten die Probanden hinter einem Fahrzeug herfahren, das beschleunigte und bremsste. Dabei wurden das Einhalten des Abstands gemessen und das Reaktionsverhalten bei plötzlicher Geschwindigkeitsveränderung des voranfahrenden Fahrzeuges.

Zusätzlich fanden regelmässig vor und nach den Testfahrten Blutplasma-Untersuchungen zur Bestimmung des THC-Gehaltes sowie die Überprüfung von Hand- und Körperbeherrschung statt, um festzustellen, ob sich dadurch die Fahrtüchtigkeit voraussagen lässt.

In den USA selber durften diese Tests nicht durchgeführt werden, weil sich die leicht bekifften Versuchspersonen dabei strafbar gemacht hätten.

Alles eine Frage der Interpretation?

Noch heute wird diese erste praktische Studie oft, gerne und auch vielfach falsch zitiert. Hindrik W.J. Robbe meint dazu: «Die Resultate meiner Studien sind sehr unterschiedlich interpretiert worden. Die Bandbreite reicht von einem Extrem bis zum anderen. Während die einen unsere Forschungsergebnisse anführen und sagen, es sei sehr gefährlich, bekifft zu fahren, lesen die anderen aus der gleichen Studie, es sei sicher, sich unter Cannabis-Einfluss ans Steuer zu setzen. Meines Erachtens liegt die Wahrheit zwischen diesen beiden Auffassungen. Man fährt nie sicher, wenn man Marihuana geraucht hat. Wir haben bewiesen, dass selbst bei kleinsten Dosen die Fahrleistungen schlechter werden. Allerdings waren die Auswirkungen in unseren Tests nicht gravierend. Denn wir haben die Tests mit sehr niedrigen THC-Mengen durchgeführt. Damit entsprach die Beein-

Forschungsergebnisse sind immer im Zusammenhang mit dem so genannten Testdesign zu bewerten. Dazu gehören z.B. die definierten Ziele des Tests, der Aufbau des Versuchs, aber auch die Vorerfahrungen der Testpersonen.

trächtigung durch das Tetrahydrocannabinol den Auswirkungen von 0,5 Promille. Ein normaler Joint verursacht Beeinträchtigungen, die ähnlich sind wie bei 0,8 Promille.»

In einer Folgestudie² von H.W.J. Robbe waren die Fahrleistungen der Testpersonen schlechter als bei seinen ersten Tests, und das sogar bei niedrigeren THC-Dosen. Diese neue Gruppe hatte weniger Erfahrung mit Cannabis. Diese Fahrer/-innen wären, so Robbe, weniger in der Lage, Kollisionen durch Ausweichmanöver zu verhindern, und bei längeren Fahrten würden sie vermutlich einschlafen.

Was ist eine hohe THC-Dosis?

Hindrik W.J. Robbe forscht heute nicht mehr auf diesem Gebiet. Seine Studien werden von Johannes «Jan» G. Ramaekers³ und seinem Team an der Universität Maastricht weitergeführt. Ramaekers ist sich bewusst, dass solche Studien von Laien falsch verstanden werden können, weil die in den Tests verwendeten THC-Mengen sehr gering sind. «Die höchsten Dosen, die ich und Dr. Robbe in unseren Testreihen verwendet haben, entsprechen ganz normalen Mengen von THC, die jeder Kiffer mit einem Joint zu sich nimmt – oder zu sich nahm, vor 10 Jahren. Tatsächlich gibt es viele, die wesentlich mehr rauchen als die höchste Dosis, die wir je getestet haben.»

Natürlich will kein Wissenschaftler, dass bei seinen Tests Leib und Leben der Versuchspersonen gefährdet werden. Deshalb ist die THC-Dosis nicht so hoch wie möglich, sondern nur so stark, dass man ein messbares Resultat erhält. Verabreicht und getestet wurden Dosierungen von 0, 100, 200 und 300 Mikrogramm THC pro Kilogramm Körpergewicht.

Cannabis beeinträchtigt die Fahrfähigkeit

Grundsätzlich muss man davon ausgehen, dass Cannabis-Konsum die Fahrfähigkeit beeinträchtigt. Dafür wurden die Beweise in verschiedenen Studien erbracht. Man weiss heute auch, dass höhere THC-Dosen meist stärkere Auswirkungen zeigen als kleine Mengen THC. Wie aber reagiert ein bekiffter Fahrer oder eine bekiffte Fahrerin im Notfall?

Notfall oder Monotonie, dann wirkt Cannabis am stärksten

Was nicht 1:1 getestet werden kann, ist die Fahrfähigkeit von bekifften Fahrzeuglenkern/-innen in Notfallsituationen. Gerade in diesem Bereich sehen die Wissenschaftler jedoch das grösste Gefahrenpotenzial beim Fahren unter Cannabis-Einfluss. Denn Cannabis zeigt genau dann die stärksten Effekte, wenn keine bewussten Entscheidungen mehr getroffen werden kön-

nen, sondern automatische Reaktionen ablaufen müssen. Zum Beispiel, wenn der/die bekiffte Fahrer/-in notfallmässig reagieren muss, weil an einer Kreuzung ein anderer Verkehrsteilnehmer eine rote Ampel übersieht...

Nahe liegend, dass die Reaktion unter Cannabis-Einfluss in solchen Gefahrensituationen nicht im normalen Strassenverkehr getestet werden kann. Solche Versuche sind nur im Simulator möglich. Und da wissen die Testpersonen, dass es nur eine Simulation ist.

Teilergebnisse deuten darauf hin, dass unter stärkeren Belastungen bestimmte Kompensationsleistungen nicht mehr erbracht werden können. Dazu zählen Situationen, die eine zu geringe Aufmerksamkeit beanspruchen, wie längere monotone Fahrten, vor allem aber Situationen, die die «geteilte Aufmerksamkeit» des Fahrers/der Fahrerin fordern oder Überraschungsmomente beinhalten.

Fazit: In kalkulierbaren Situationen können erfahrene Cannabis-Konsumenten/-innen leichte Einschränkungen durch geringe THC-Mengen mit bewusstem Fahren kompensieren.

Wenn jedoch z.B. der vordere Fahrer plötzlich bremst und automatische Reaktionen gefordert sind oder die Autobahnfahrt in der Nacht mehrere Stunden dauert, können auch Gewohnheitskiffer plötzlich schwere Beeinträchtigungen zeigen.

Peter X. Iten, IRM Zürich:
«Die durch Cannabis hervorgerufenen Beeinträchtigungen der Wahrnehmung, der Psychomotorik, der kognitiven und affektiven Funktionen sind nicht mit dem Führen eines Fahrzeuges zu vereinbaren.»

² Robbe, Hindrik W.J.; O'Hanlon, James F.: Marijuana, Alcohol and Actual Driving Performance. 1999.

³ Ramaekers, J.G.; Berghaus, G.; van Laar, M.; Drummer, O.H.: Dose related risk of motor vehicle crashes after cannabis use. Drug and Alcohol Dependence. 2004.

Der Rückschluss von wissenschaftlichen THC-Mengenangaben «niedrige Dosis, hohe Dosis» auf das eigene Konsumverhalten ist problematisch. Die Schlussfolgerung «hohe THC-Dosen konsumiere ich nie, ich rauche doch nur einen kleinen Joint» ist falsch. Ein Joint enthält bereits die höchsten in der Robbe-Studie verwendeten THC-Dosen.

GERÜCHT:

«WENN ICH GEKIFFT HABE, KONZENTRIERE ICH MICH GANZ AUF DEN VERKEHR. DESHALB FAHRE ICH NACH EINEM JOINT SOGAR NOCH BESSER.»



DIE WAHRHEIT:

DIESE KONZENTRATION IST EIGENTLICH EINE EINSCHRÄNKUNG. BEKIFFT KANN DAS GEHIRN NICHT MEHR SO VIELE EINDRÜCKE GLEICHZEITIG VERARBEITEN. DESHALB HAT MAN DAS GEFÜHL, KONZENTRIERT ZU SEIN. IM VERKEHR MUSS MAN ABER GLEICHZEITIG AUF VERSCHIEDENE SACHEN ACHTEN UND SEHR SCHNELL AUF NEUE SITUATIONEN REAGIEREN.

Das vermeindliche Gefühl, unter Cannabis-Einfluss besonders konzentriert zu sein, kann als eine Art Tunnelblick beschrieben werden.

Anstatt die ganze Umgebung und die gesamte Strassenverkehrssituation im Auge zu behalten, richtet sich die Aufmerksamkeit von bekifften Fahrzeuglenkern/-innen auf einen Teilbereich. Sie empfinden diesen Zustand als Konzentration. Sie konzentrieren sich ja auch wirklich auf etwas. Allerdings geht diese Konzentration zu Lasten der Wahrnehmung anderer wichtiger Elemente in der Umgebung.

Die Wahrnehmung im Strassenverkehr¹ erfolgt zu rund 90% übers Auge (Gesichtssinn). Das Gehör wird zu rund 5% beansprucht, die restlichen 5% verteilen sich auf die anderen Sinne (Gleichgewichts- und Tastsinn). Um sicher im Verkehr unterwegs zu sein, muss die Wahrnehmung optimal funktionieren, aber auch die Verarbeitung der aufgenommenen Informationen. Durch geringen Konsum von Cannabis verursachte leichte Beeinträchtigungen der geistigen Leistungsfähigkeit können – wenn keine Ausnahme-situation eintritt – durch bewusstes Fahren ausgeglichen werden.

Beeinträchtigung der automatischen Reaktionen

Solange nichts Aussergewöhnliches passiert, ist die Wirkung des Kiffens meistens kaum spürbar. Ganz anders ist es, wenn keine Zeit mehr zum Nachdenken bleibt.

¹ Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu: Verkehrssinn, Unterrichtsblätter zur Sicherheitsförderung an Schulen. 2003.

Viele Situationen im Strassenverkehr verlangen nach automatischen Reaktionen, und diese werden durchs Kiffen beeinträchtigt. Das ist der Hintergrund für die häufig gehörten Aussagen von bekifften Unfallfahrern/-innen im Sinne von «Ich habs gesehen und eigentlich genau gewusst, was ich machen müsste. Aber es hat nicht gereicht. Es ging einfach nicht.»

Die subjektive Rauschwahrnehmung

Die subjektive Beschreibung seines Rauschzustandes von einem Cannabis-Konsumenten spricht für sich: «Die Aufmerksamkeit bleibt an allem Möglichen hängen, an einem Wort, einem Gedanken, dem Gefühl der Leere im Kopf. Dann gibts aber auch noch die gesteigerten assoziativen Verknüpfungen, durch die man so etwas wie Denkflashes bekommen kann; dadurch kommen dann auch neue Ideen, bis dato unbekannte Gedanken, die Kreativität wird angeregt. Ausserdem hat man die Tendenz, sich mehr als gewohnt in positive (high) wie negative (down) Emotionen reinzusteigern.»

Die Einschätzung der Leistungsbeeinträchtigung

Die 2000 im Auftrag der Schweizerischen Fachstelle für Alkohol- und andere Drogenprobleme durchgeführte gesamtschweizerisch repräsentative Cannabis-Umfrage² beinhaltet auch eine Frage zu den Konsequenzen des Konsums.

Kaum überraschend ordnen Jugendliche und junge Erwachsene dem Cannabis-Konsum deutlich positivere Folgen zu als ältere Personen. Interessanterweise nehmen die jungen Personen die nachteiligen Folgen jedoch ebenso wahr wie die älteren. Was den Leistungsaspekt betrifft, sind die jüngeren Befragten tendenziell sogar kritischer eingestellt.

EINSCHÄTZUNG DER KONSEQUENZEN DES CANNABIS-KONSUMS				
Häufiger Cannabisgebrauch hat folgende Konsequenzen:	Lebensalter in Jahren			
	15 – 24	25 – 44	45 – 59	60 +
Leistungsaspekt				
beeinträchtigt die Fahrtüchtigkeit	87,4%	86,6%	81,2%	72,1%

Die Selbsteinschätzung von vielen Cannabis-Konsumenten/-innen ist richtig. Sie fühlen sich «high» nicht fahrfähig. Allerdings gehen viele davon aus, dass, sobald das Rauschgefühl vorbei ist, die Fahrfähigkeit wiederhergestellt ist. Der Grenzwert 0 bezieht sich jedoch auf das Vorhandensein von aktivem THC im Blut, und das ist wesentlich länger nachweisbar, als das subjektive Rauschempfinden anhält.

² Schweizerische Fachstelle für Alkohol- und andere Drogenprobleme (SFA): Cannabis auf der Schwelle zum legalen Rauschmittel – Was die Schweizer und Schweizerinnen vom Cannabis-konsum halten. 2000.

GERÜCHT:

«NACH UNGEFÄHR DREI STUNDEN MERKE
ICH NICHTS MEHR VON EINEM JOINT.
SO LANGE WARTE ICH MIT DEM FAHREN.
DANN IST ES KEIN PROBLEM MEHR.»



DIE WAHRHEIT:

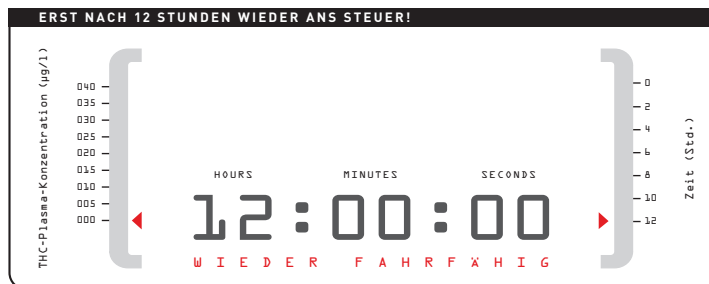
AUCH WENN DIE RAUSCHWIRKUNG VON EINEM JOINT
NACH UNGEFÄHR FÜNF STUNDEN ABGEKLANGEN IST,
HEISST DAS NOCH LANGE NICHT, DASS NUN KEIN
AKTIVES TETRAHYDROCANNABINOL (THC) MEHR IM
BLUT VORHANDEN IST. DIE ANALYSEGERÄTE IN DEN
RECHTSMEDIZINISCHEN INSTITUTEN SIND HOCH SEN-
SIBEL UND KÖNNEN THC WESENTLICH LÄNGER NACH-
WEISEN, ALS DIE RAUSCHWIRKUNG SPÜRBAR IST.

Das Tetrahydrocannabinol (THC), der wichtigste psychoaktive Wirkstoff von Cannabis, wird im Blut mittels der Gaschromatographie-Massenspektrometrie-Methode gemessen und nachgewiesen. So wie der Abbau von Alkohol im Blut Zeit braucht – ein gesunder Körper «schafft» pro Stunde etwa 0,15 Promille –, ist auch die Umwandlung von aktivem THC in die nicht mehr aktive Karbonsäure des Tetrahydrocannabinols eine Frage der Zeit. Allerdings beeinflussen beim THC u.a. auch die Konsumgewohnheiten die Abbauzeit.

Der Nachweis von Cannabis-Einfluss und Cannabis-Konsum

Der positive Nachweis von aktivem THC im Blut ist bei Gelegenheitskiffern bis zu 12 Stunden nach dem Konsum möglich und gilt als Indiz für den Ein-

Auf Nummer sicher geht, wer nach dem letzten Zug am Joint mindestens 12 Stunden wartet, bevor er wieder ein Fahrzeug lenkt.



fluss von Cannabis. Wer nun glaubt, dass, wer regelmässig kiff, THC schneller abbaut, irrt sich gewaltig. Wer regelmässig und viel kiff, läuft Gefahr, dass THC sogar noch wesentlich länger nachgewiesen werden kann. Und wir sprechen hier nicht von Urinproben, sondern vom aktiven THC im Blut. Dann geht es auch nicht mehr nur um die zeitlich befristete Fahrfähigkeit. Chronischer Cannabis-Konsum macht fahruntauglich, der Fahr- ausweis kann für immer weg sein.

THC verschwindet zwar aus dem Blut, wird aber zur pharmakologisch nicht mehr aktiven THC-Karbonsäure (THC-COOH) umgebaut. Dieses Abbau-Produkt ist, wie gesagt, nicht mehr psychoaktiv. Doch THC-COOH kommt im menschlichen Organismus nicht natürlich vor. Das wiederum heisst, wer THC-COOH im Körper hat, hat Cannabis konsumiert.

Der Nachweis der THC-Karbonsäure im Urin ist nach einmaligem Konsum während maximal zwei bis drei Tagen möglich, bei Gewohnheitskiffern, die regelmässig und viel rauchen, sogar noch Wochen bis Monate. Im Haar ist Cannabis, je nachdem wie lang es ist, sogar noch Jahre nachweisbar.

Einfluss oder Konsum?

Wie oben beschrieben, wird THC bei inhalativer Aufnahme (Rauchen eines Joints) sehr rasch im Organismus verteilt. Die Konzentration von aktivem THC im Blut steigt steil an und fällt dann relativ schnell wieder ab. Gleichzeitig kommt es zum Anstieg des Abbauproduktes THC-Karbonsäure (THC-COOH), das über längere Zeit im Urin ausgeschieden wird. Für rechtliche Belange reicht ein positiver Cannabinoidbefund im Urin aber nicht aus, weil damit nicht bewiesen werden kann, dass der Betreffende tatsächlich unter Einfluss von Cannabis gefahren ist. Nur im Blut kann der Nachweis der aktuellen Drogenwirkung geführt werden!

Auch ein einmaliger Cannabis-Konsum kann durch einen Urintest nachgewiesen werden, sofern der Konsum nicht länger als einige Tage zurückliegt.

Ein Beispiel zum besseren Verständnis

An einem Montagnachmittag um 14.00 Uhr kommt es zu einem Verkehrsunfall. Beim Unfallverursacher besteht der Verdacht auf Drogenkonsum. Eine Blutprobe wird angeordnet. Um 15.00 Uhr wird diese durchgeführt. Das Ergebnis: 18 Nanogramm THC-COOH pro Milliliter Blut.

Der Untersuchte sagte aus, er habe am Sonntag das letzte Mal gekiff. In diesem Fall kann davon ausgegangen werden, dass die Aussage des Unfallfahrers stimmt. Er hat zwar Cannabis konsumiert. Zur Unfallzeit war er aber nicht bekiift. Hätte er jedoch eine Stunde vor dem Unfall, also um 13.00 Uhr, vielleicht in seiner Mittagspause, einen Joint geraucht, dann wäre in der zwei Stunden später entnommenen Blutprobe neben THC-COOH auch aktives THC detektiert worden. In diesem Fall hätte der Befund dann eindeutig gelaundet: Fahren unter Cannabis-Einfluss.

GERÜCHT:

«ALKOHOL IST WESENTLICH SCHLIMMER ALS CANNABIS. ES PASSIEREN DOCH VIEL MEHR UNFÄLLE DURCH ALKOHOL.»



DIE WAHRHEIT:

TATSÄCHLICH GIBT ES MEHR UNFÄLLE UNTER ALKOHOL-EINFLUSS. ES GIBT ABER AUCH WESENTLICH MEHR MENSCHEN, DIE ALKOHOL TRINKEN, ALS SOLCHE, DIE KIFFEN. GEFÄHRLICH IST BEIDES! BESONDERS KRITISCH WIRD ES, WENN GLEICHZEITIG GETRUNKEN UND GEKIFFT WIRD. CANNABIS UND ALKOHOL ADDIEREN SICH BRUTAL IN IHRER WIRKUNG.

Cannabis und Alkohol haben ganz verschiedene Wirkungen. Treffen beide Wirkungsweisen zusammen, wirds bedenklich: Ab 0,3 Promille erscheinen Gegenstände weiter entfernt, und unter gleichzeitigem Cannabis-Einfluss ist möglicherweise dann auch noch die Wahrnehmung verzerrt.

Die Auswirkungen des Alkoholkonsums allein sind bekannt und messbar. Ab 0,2 Promille wird das Wahrnehmungsvermögen für bewegliche Lichtquellen schlechter. Mit 0,8 Promille bremst man eine Sekunde später. Das verlängert den Anhalteweg bei 50 km/h um 14 Meter.

Cannabis wirkt subtiler als Alkohol

Die Effekte von THC sind nicht in der gleichen Form berechenbar wie die Auswirkungen von Alkohol. Jeder Mensch reagiert anders. Sogar ein und dieselbe Person kann ganz unterschiedlich auf den Konsum von Cannabis reagieren. Oft wird das Zeitempfinden beeinflusst, auch die räumliche Wahrnehmung kann sich verändern. Das Kurzzeitgedächtnis ist beeinträchtigt. Emotionen werden verstärkt erlebt.

Risikofaktor Mischkonsum

Viele Fälle aus der Praxis und wissenschaftliche Untersuchungen belegen die sich verstärkenden Rauschwirkungen von Alkohol und Cannabis. In zahl-

reichen Studien hat man festgestellt, dass beim gleichzeitigen Konsum von Alkohol und Cannabis die Fahrleistungen drastisch schlechter werden. Was genau die verstärkende Wirkung auslöst oder herbeiführt, ist immer noch Gegenstand von Forschungen und nach wie vor nicht restlos geklärt.

Wer trinkt und kiff, erlebt stärkere körperliche Einschränkungen und Veränderungen seiner Wahrnehmung. Eine wissenschaftliche Testreihe mit verschiedenen Fahrversuchen² belegt bereits bei einer niedrigen Cannabis-Dosierung und gleichzeitigem Alkohol-Konsum einen überproportionalen Anstieg der Fahrfehler. Die Vergleichsgruppe, die «nur» alkoholisiert die Tests absolvierte, zeigte deutlich weniger solche Ausfälle.

Grobe Fahrfehler bei kleinsten Cannabis- und Alkoholmengen

Eine neue Studie³, die an der Psychologischen Fakultät der Universität Maastricht in den Niederlanden durchgeführt wurde, dokumentiert ebenfalls die gravierenden Auswirkungen des Mischkonsums von Cannabis und Alkohol.

Kleine Kameras, die den Versuchspersonen in dieser Testreihe auf den Kopf montiert worden waren, zeigten auf, wie viele Elemente die Fahrer/-innen im Strassenverkehr beachteteten. Die Testfahrten wurden sowohl nach Cannabis- als auch nach Alkohol-Konsum sowie mit einer Kombination von beiden Drogen durchgeführt.

Bei den Fahrversuchen mit Cannabis wurde die sehr geringe Dosis von 100 Mikrogramm THC pro Kilogramm Körpergewicht verabreicht. Beim Alkohol wurde die Fahrfähigkeit mit 0,4 Promille getestet. Grössere Mengen THC und Alkohol wurden in dieser Untersuchung von der Forschergruppe unter der Leitung von Johannes G. Ramaekers nicht verabreicht, da die Wissenschaftler das erhöhte Risiko nicht eingehen wollten.

In beiden Fällen, bei niedrigen Cannabis-Dosen und bei geringen Alkohol-Mengen, zeigten die Probanden keine oder nur sehr geringe physische Veränderungen und Einschränkungen der Wahrnehmung.

Beim kombinierten Konsum von 100 Mikrogramm THC und einer Alkohol-Konzentration von 0,4 Promille – also einem Wert, der sogar unter den gesetzlichen Bestimmungen vieler Länder liegt – veränderte sich die Situation dramatisch. Nun zeigten die Fahrer/-innen plötzlich wesentlich verschlechterte Fahrleistungen. Das heisst, die Versuchspersonen achteten nun wesentlich schlechter auf den Verkehr – ähnlich wie bei einem Alkoholpegel von über 0,8 bis 1,4 Promille.

² Sutton, L.R.: The effects of alcohol, marijuana and their combination on driving ability. 1983.

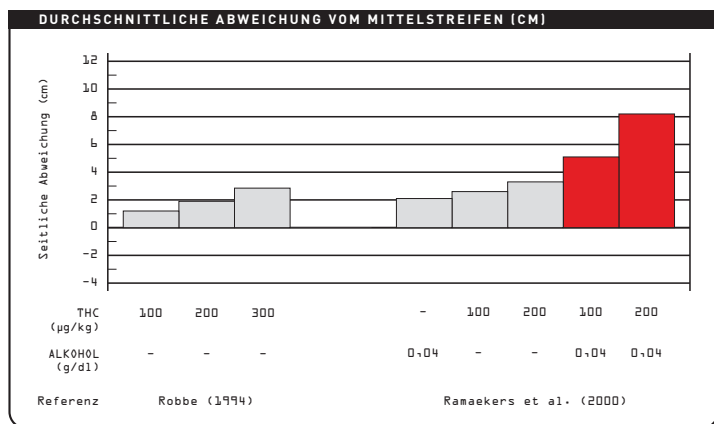
³ Ramaekers, J.G.; Berghaus, G.; van Laar, M.; Drummer, O.H.: Dose related risk of motor vehicle crashes after cannabis use. Drug and Alcohol Dependence 73. 2004.

Es ist heute unbestritten, dass bei kombiniertem Konsum von Cannabis und weiteren psychotropen Substanzen – damit sind Alkohol, andere Drogen sowie Medikamente, vor allem Schlaf- und Beruhigungsmittel, gemeint – grundsätzlich von einer gegenseitigen Verstärkung der jeweiligen Wirkungen ausgegangen werden muss.

Bei Alkoholwerten zwischen 0,3 und 0,8 Promille führt die Wechselwirkung von Cannabis und Alkohol zu Einbussen in allen wichtigen Leistungsbe-reichen, die grösser sind als die Alkohol- oder Cannabiswirkung allein.¹

¹ Berghaus, G.; Krüger, H.-P.: Cannabis im Strassenverkehr. Stuttgart, Gustav Fischer Verlag. 1998.

Hier im Überblick die bei Fahrttests (Robbe 1994 und Ramaekers 2000) festgestellten Abweichungen beim Spurhalten unter Cannabis- und Alkohol-Einfluss.



Fast 800 Urinproben von Fahrzeuglenkern/-innen wurden im Jahr 2003 im Institut für Rechtsmedizin der Universität Bern auf Drogen analysiert. Bei 300 Untersuchungen war der Grund für die Probe ein Verkehrsunfall. Bei 40% dieser Fälle wurde der Einfluss von Drogen nachgewiesen.

Fälle aus der Praxis

Andere Untersuchungen basieren auf dem tatsächlichen Unfallgeschehen. Ein Beispiel aus dem Kanton Bern.⁴ (Im Kanton Bern lebt fast ein Siebtel der Schweizer Bevölkerung.) In den letzten Jahren ist die Zahl der FiaZ-Aufträge (FiaZ = Fahren in angetrunkenem Zustand), die am Institut für Rechtsmedizin der Universität Bern bearbeitet wurden, nahezu konstant geblieben. Seit 1997 verzeichnete man pro Jahr jeweils ca. 2300 solcher Analysen.

Hingegen hat die Zahl der FuD-/FuM-Fälle (FuD/FuM = Fahren unter Drogen- bzw. Medikamenten-Einfluss) stark zugenommen. Von 1997 bis 2003 wurde jährlich ein durchschnittlicher Zuwachs von rund 20% festgestellt.

Bei der Analyse von ca. 800 Urinproben von Fahrzeuglenkern/-innen im Jahr 2003 fand man bei fast der Hälfte Hinweise auf Cannabis-Konsum. 250 Proben waren ausschliesslich Cannabis positiv. Andere Drogen oder Medikamente wurden in diesen Fällen nicht nachgewiesen.

Bei der Auswertung der Blutprobe fand sich bei 190 Lenkern/-innen aktives THC (Delta-9-Tetrahydrocannabinol). Dieses Analysenresultat beweist einen aktuellen Cannabis-Konsum und belegt, dass die Fahrzeuglenker/-innen unter Einfluss von Cannabis fuhren. 60 dieser Personen waren zudem noch angetrunken.

⁴ Bernhard, W.; Aebi, B.; Gasser, M.: Zunahme der Fälle von Fahren unter Drogen im Kanton Bern 1997 bis 2003; zur Zeit der Drucklegung noch nicht publiziert.

Warum Alkohol und Cannabis nicht verglichen werden können

Zur Erinnerung: Ab 0,5 Promille verdoppelt sich das Unfallrisiko. Mit einem Blutalkoholwert von 0,8 Promille ist es viermal höher. Bei 1,2 Promille ist das Risiko, einen tödlichen Verkehrsunfall zu verursachen, sechsmal höher als in nüchternem Zustand. Die Beeinträchtigungen der Fahrfähigkeit durch Alkohol und der direkte Bezug zwischen Trinkmenge und Auswirkungen sind heute bestens erforscht, vielfach dokumentiert und in der Öffentlichkeit bekannt.

Beim Alkohol gibt es einen direkten Zusammenhang zwischen der Blutalkoholkonzentration und der Stärke des Rausches. Auch die Wirkungen des THC sind abhängig von der Dosis, aber auch von der Konsumart oder -situation. Bis heute konnten in wissenschaftlichen Untersuchungen jedoch keine eigentlichen Gesetzmässigkeiten ermittelt werden. Beim Cannabis besteht keine einfache Beziehung zwischen der konsumierten Menge und der Art und der Stärke des Rausches.

Sehr niedrige THC-Dosen können von den Effekten her einem Blutalkoholwert von unter 0,5 Promille ähneln. Anders als beim Alkohol ist aber eine Vorhersage, ob die minimale Dosis tatsächlich eingehalten wird, wenn man den Konsum beschränkt, nicht möglich, da die Wirkstoffkonzentration in einem Joint nie genau bestimmt werden kann.

Ein weiterer wesentlicher Unterschied ist der nicht wie beim Alkohol berechenbare zeitliche Verlauf des Abbaus von psychoaktivem THC zum psychoinaktiven THC-COOH. Sowohl die subjektiv empfundene Wirkungsdauer variiert wie auch die Dauer der Nachweisbarkeit von aktivem THC.

Die 12-Stunden-Regel (vgl. Seite 12) ist für Gelegenheitskiffer eine gute Formel, um der vom Gesetzgeber geforderten Nulltoleranz gerecht zu werden.

GERÜCHT:

«IM GEGENSATZ ZUM ALKOHOL MACHT CANNABIS NICHT AGGRESSIV. DESHALB FÄHRT MAN SICHERER.»



DIE WAHRHEIT:

CANNABIS MACHT NICHT EINFACH FREUNDLICH UND LIEB. ERSTAUNLICHERWEISE WERDEN BEKIFFTE VERKEHRSTEILNEHMER-/INNEN HÄUFIG SOGAR WEGEN ZU SCHNELLEM ODER AGGRESSIVEM FAHREN VON DER POLIZEI ANGEHALTEN – UND DANN AUCH GETESTET.

«Von Zeit zu Zeit verfiel ich in einen Zustand der Bewusstlosigkeit. Der Zeitsinn verringerte sich dermassen, dass ich bisweilen glaubte, jedes Mal, wenn das Bewusstsein zurückkehrte, seien inzwischen 10 Minuten vergangen, obwohl die Zeitintervalle realiter nicht mehr als fünf Sekunden betragen.»¹

Ein kräftiger Joint enthält nur rund 20 Tausendstelogramm THC. Davon wird beim Rauchen ein nicht genau bestimmbarer Teil eingeatmet. Ein Bruchteil davon gelangt übers Blut ins Gehirn. Dort entfaltet das THC seine psychotrope Wirkung. Raum und Zeit dehnen sich, ein ganz besonderes Gefühl für die eigene Präsenz im Hier und Jetzt kann sich einstellen, verstärkt durch akute Vergesslichkeit.

THC wirkt aber nicht nur stark und rasch auf das Kurzzeitgedächtnis. Der Zürcher Toxikologe Peter X. Iten² führt eine ganze Liste von Wirkungen an, die Cannabis haben kann. Hier ein Auszug: milde Euphorie, subjektive Zufriedenheit, Benommenheit, Apathie, Veränderungen der Sinneswahrnehmungen, Unruhe, Gereiztheit, Blutdruckschwankungen, erweiterte Pupillen oder Schläfrigkeit. Weiter erläutert Iten, dass der Cannabis-Rausch ganz unterschiedlich verlaufen und empfunden werden kann. Einflussfaktoren sind u.a. Konsumform und -technik, der THC-Gehalt, die persönliche Erfahrung mit Cannabis, die momentane psychische Verfassung, aber auch die Situation, in der gekiffet wird.

Allgemeine Wirkung

Unmittelbar nach dem Rauchen eines Joints beginnt die berauschende Wirkung des Tetrahydrocannabinols. Das subjektive Wirkungsmaximum wird in der ersten Stunde erreicht. Nach einem einzelnen Joint sind die subjektiven

¹ Skliar, N.; Iwanow, A.: Über den Anascha-Rausch. Allgemeine Zeitschrift für Psychiatrie, 98. 1932.

² Iten, Peter X.: Fahren unter Drogen- oder Medikamenteneinfluss. Zürich. 1994.

Rauschwirkungen in der Regel nach 2 bis 5 Stunden, längstens nach 12 Stunden abgeklungen. Wird Cannabis nicht inhaliert, sondern mit Lebensmitteln (Tee, Gebäck «Cookies») oral konsumiert, tritt die Rauschwirkung später ein, hat im Wesentlichen einen dämpfenden Effekt und hält länger an.

Verkehrsrelevante Leistungsreduktion durch Cannabis

Wie eingangs beschrieben verändert Cannabis das Zeitempfinden, in der Regel wird es verlangsamt. Zudem verlängert es die Reaktions- und Entscheidungszeit. Das kann z.B. zur Fehleinschätzung der für einen Überholvorgang erforderlichen Zeitspanne führen.

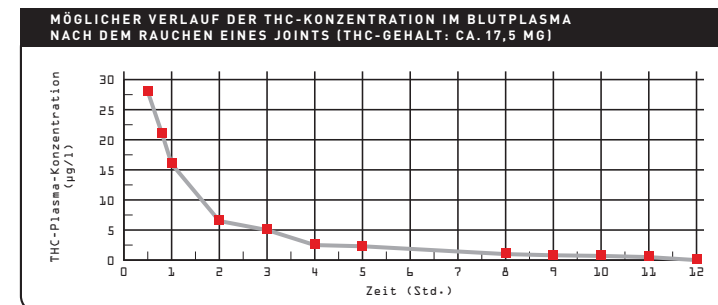
Die Bewegungskoordination wird gestört. Wissenschaftliche Experimente zeigen eine Leistungsminderung unter Cannabis-Einfluss beim so genannten «Tracking», das ist die Fähigkeit, einen Zeiger auf einem bewegten Ziel zu halten bzw. das Spurhalten beim Lenken eines Fahrzeugs. Die erfolgreiche Bewältigung solcher Aufgaben setzt das Funktionieren der Hand-Augen-Koordination voraus.

Das Hörvermögen wird reduziert. Schwache Hörreize können aus irrelevanten Hintergrundgeräuschen nicht mehr zuverlässig herausgefiltert werden.

Auch die Leistungsfähigkeit im Bereich der optischen Wahrnehmung wird negativ beeinflusst: Das Farbunterscheidungsvermögen wird herabgesetzt, die dynamische Sehschärfe für bewegte Objekte verschlechtert sich ebenso wie die räumliche Wahrnehmung.

Selbst wer bekiffet ganz friedlich wird, ist also noch lange nicht sicher im Strassenverkehr unterwegs. Auch wenn nach eigener Einschätzung die Fähigkeit, ein Fahrzeug zu lenken, (wieder) vorhanden ist oder leichte durch geringe THC-Mengen verursachte Beeinträchtigungen bewusst kompensiert werden. Fahrfehler der anderen Verkehrsteilnehmer sind jederzeit möglich. Darauf kann man sich nicht bewusst einstellen. In solchen Augenblicken muss man blitzschnell und automatisch reagieren. Genau diese automatischen Reaktionen werden aber durchs Kiffen gestört.

Experimentell festgestellte Leistungsdefizite werden auch subjektiv als Beeinträchtigung wahrgenommen. Befragungen zur Fahrbereitschaft haben gezeigt, dass Cannabis-Konsumenten/-innen während des Rauschhöhepunkts ungern Auto fahren.



GERÜCHT:

«EINE NORMALE POLIZEIKONTROLLE IST KEIN PROBLEM. VERKEHRSPOLIZISTEN HABEN VON THC KEINE AHNUNG.»



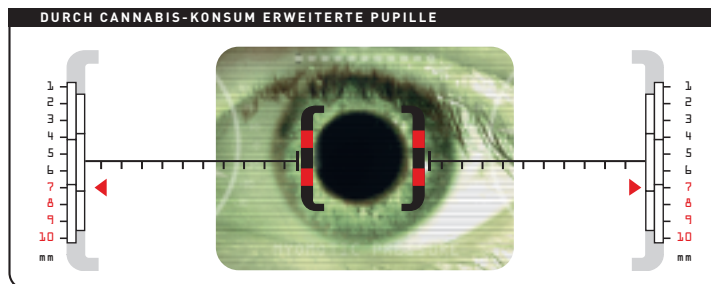
DIE WAHRHEIT:

DIE POLIZEI IN DER SCHWEIZ IST AUSGEBILDET, BEKIFFTE FAHRERINNEN UND FAHRER ZU ERKENNEN. FORENSISCHE TOXIKOLOGEN UND RECHTSMEDIZINER SCHULEN DIE POLIZEI, DAMIT SIE DIE KÖRPERLICHEN ANZEICHEN DES KIFFENS SCHNELL ERKENNT. UND DIE TREFFERQUOTE IST HOCH.

Auszug SVG: Eine schwere Widerhandlung begeht, (...) wer in angetrunkenem Zustand mit einer qualifizierten Blutalkoholkonzentration ein Motorfahrzeug führt; wegen Betäubungs- oder Arzneimitteleinfluss oder aus anderen Gründen fahrunfähig ist und in diesem Zustand ein Motorfahrzeug führt (...).

Bevor ein Urin- oder Bluttest angeordnet werden darf, muss der Beamte einen begründeten Anfangsverdacht haben. Die Polizei ist deshalb sehr daran interessiert, Drogenkonsumenten auch ohne teure Schnelltests erkennen zu können.

Durch den «Ernüchterungsschock» bei der Kontrolle – die Angst vor dem Erwischtwerden sorgt meistens für einen kräftigen Adrenalinschub – kann der Cannabis-Rausch einigermaßen kontrolliert werden. Ob das für einen cleanen Gesamteindruck reicht, sei dahingestellt. Riechts nach Cannabis oder sieht die Polizei körperliche Merkmale wie geweitete Pupillen oder gerötete Augen, kann der Verdacht leicht überprüft werden. Die Polizei führt einen Atemalkohol-Test durch. Ist der Alkohol-Test negativ, ist das die erste Bestätigung: Der Anfangsverdacht auf Drogen ist begründet, der Bluttest kann angeordnet werden.



Strassenverkehrsgesetz Art. 31 Absatz 2

Der revidierte Gesetzestext besagt: Wer wegen Alkohol-, Betäubungsmittel- oder Arzneimitteleinfluss oder aus anderen Gründen nicht über die erforderliche körperliche und geistige Leistungsfähigkeit verfügt, gilt während dieser Zeit als fahrunfähig und darf kein Fahrzeug führen.

Verkehrsregelverordnung Art. 2

In Bezug auf Cannabis gilt die Fahrunfähigkeit als erwiesen, wenn im Blut des Fahrzeuglenkers oder der Fahrzeuglenkerin aktives Tetrahydrocannabinol gefunden wird.

Was genau bedeutet Nulltoleranz?

In der Verkehrsregelverordnung ist definiert, dass das Vorhandensein von THC im Blut bedeutet, dass die Person mit diesem Befund als fahrunfähig gilt und kein Motorfahrzeug mehr lenken darf.

Der Nachweis des Stoffwechsel-Abbauprodukts THC-COOH im Blut dagegen gilt zwar als Nachweis für den Konsum von Cannabis, nicht aber als Indiz für die Fahrunfähigkeit.

DER RAUSCH IST VORBEI, DER NACHWEIS ABER NOCH LANGE MÖGLICH		
	Wirksamkeitsdauer	Nachweisdauer
CANNABIS (Haschisch, Marihuana)	2–4 Stunden (1 Joint)	BLUT: ca. 12 Stunden ¹ URIN: 3–7 Tage ²
		Bei chron. Konsum: URIN: Wochen ² HAARE: Monate (je nach Haarlänge)

¹ THC

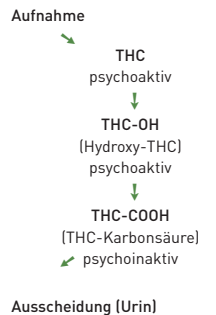
² Gesamtcannabinoide (immunchemisch)

Keine Blutprobe auf Cannabis ohne begründeten Verdacht

Beim Alkohol kann die Polizei mit Inkrafttreten des revidierten Strassenverkehrsgesetzes per 1.1.2005 anlassfrei – also ohne Anfangsverdacht – jede Fahrzeuglenkerin und jeden Fahrzeuglenker kontrollieren und einen Atemalkoholtest durchführen. Dies gilt jedoch nicht für andere Drogen wie z.B. Cannabis. Egal, ob Vortests mit Speichel- oder Urinproben gemacht werden oder direkt eine Blutprobe angeordnet werden soll, immer muss ein begründeter Anfangsverdacht bestehen.

Aber: Mit den anlassfreien Atemalkohol-Kontrollen, die per 1.1.2005 jederzeit möglich sind, wird die Zahl der Kontrollierten steigen. Damit wächst auch die Wahrscheinlichkeit, bekiffte erwischt zu werden.

Auszug SVG: Nach einer schweren Widerhandlung wird der Lernfahr- oder Führerausweis entzogen für (...) mindestens drei Monate (...).



GERÜCHT:

«EIN EINZELNER JOINT MACHT NOCH GAR NICHTS BEIM FAHREN.»



DIE WAHRHEIT:

FAHREN UNTER DROGEN IST IN DER SCHWEIZ SCHLICHT VERBOTEN. IM GEGENSATZ ZUM ALKOHOL GILT BEI CANNABIS DER NULL-GRENZWERT, D.H. STRIKT ENTWEDER-ODER! EIN BISSCHEN KIFFEN UND DANN NOCH FAHREN LIEGT NICHT DRIN – SONST IST MÖGLICHERWEISE DER FÜHRERAUSWEIS WEG!

Zu Erinnerung: Im Blut lässt sich die psychoaktive Substanz THC (Tetrahydrocannabinol) bei Gelegenheitskiffen noch bis zu 12 Stunden nach dem letzten Zug am Joint nachweisen.

Besteht der Verdacht auf Fahrunfähigkeit wegen Drogenkonsum, wird eine Blutprobe angeordnet. Dabei kann ganz genau festgestellt werden, ob man bekifft gefahren ist. Ist aktives THC im Blut, gilt die betroffene Person als fahrunfähig. Die «Fahrfähigkeit» ist ein wichtiger Begriff in der Gesetzgebung. Die Definition ist sehr genau und liefert eine klare Unterscheidung zwischen «Fahrfähigkeit» und «Fahreignung».

Fahrfähigkeit (= Fahrtüchtigkeit)

ist die ereignisbezogene und zeitlich begrenzte Fähigkeit, ein Fahrzeug sicher zu führen, basierend auf der momentanen körperlichen und psychischen Leistungsfähigkeit. Diese kann akut durch Alkohol, Medikamente oder Drogen beeinträchtigt sein.

Fahreignung (= Fahrtauglichkeit)

ist die allgemeine, zeitlich nicht umschriebene und nicht ereignisbezogene Eignung zum sicheren Führen eines Fahrzeuges. Die Fahreignung beinhaltet somit eine Summe von körperlichen und psychischen Fähigkeiten, die zum sicheren Führen eines Fahrzeuges notwendig sind.

Natürlich wird nicht jeder, der bekifft fährt, erwischt. Aber die Wahrscheinlichkeit, in eine Verkehrskontrolle zu geraten, ist viel grösser, als man meint. Und mit der per 1.1.2005 vorhandenen Möglichkeit der anlassfreien Atemalkohol-Kontrollen wächst sie noch.

Wer durch eine unsichere Fahrweise auffällt, zum Beispiel auch durch extrem langsames Fahren, wer viel zu schnell unterwegs ist oder andere Verkehrsregeln übertritt, gibt der Polizei Anlass zur Kontrolle.

Fahren unter Cannabis-Einfluss ist teuer

Happig sind bereits die Kosten und Bussen für Fahren unter Cannabis-Einfluss – auch wenn die bekiffte FahrerIn oder der bekiffte Fahrer gar keinen Unfall baut. Wird der oder dem kontrollierten Fahrzeuglenker/-in Fahren unter Cannabis-Einfluss nachgewiesen, also aktives THC im Blut festgestellt, ist der Führerausweis für drei Monate weg und eine Busse von mindestens 1000 Franken fällig. (Das gilt allerdings nur, wenn es sich um die erste schwere Widerhandlung der betroffenen Person handelt.) Dazu kommen die Gerichtskosten und der Aufwand für die Laboruntersuchungen, die ebenfalls auf den Täter überwälzt werden. So kommen schnell einige tausend Franken zusammen.

Hinzu kommt das Risiko, bekifft einen Unfall zu bauen. Dann kann ein einzelner Joint am Steuer immens teuer werden. Die Folgen für die Betroffenen, für Opfer und Täter, sind meist schwer wiegend.

Bekiffte Unfallfahrer zahlen möglicherweise bis an ihr Lebensende

Wer bekifft einen Unfall baut, muss mit einer Freiheitsstrafe rechnen. Ausserdem müssen bekiffte Unfallfahrer/-innen neben der Busse, den Gerichtskosten und den Aufwendungen für Laboruntersuchungen noch weitere, vielleicht sehr hohe Rechnungen zahlen, denn die Versicherer fordern von ihnen eine Kostenbeteiligung. Sie fordern Regress.

Kommen bei einem Unfall Personen zu Schaden, gilt: Je höher das Einkommen und der Invaliditätsgrad der Verunfallten, desto höher wird auch die Schadenssumme und damit der so genannte Regress auf die bekiffte Verursacherin oder den bekifften Verursacher. Dabei sind sehr schnell Zahlungen in Höhe von 100 000 Franken und mehr fällig.

Ein fiktiver Unfall und ein Regress-Rechenbeispiel

Im Januar 2004 baut der 23-jährige Sandro Baumann unter Cannabis-Einfluss einen Unfall. Er rammt einen anderen Wagen von hinten. Die FahrerIn erleidet dabei ein schweres Schleudertrauma. Der Unfall wird zum Gerichtsfall. Der junge Fahrzeuglenker bestreitet nicht, gekifft zu haben, glaubt aber, nicht mehr unter dem Einfluss von Cannabis gestanden zu sein. Er bereut aufrichtig, der anderen Fahrzeuglenkerin die schweren Verletzungen zugefügt zu haben.

Das Urteil lautet fahrlässige schwere Körperverletzung und grobe Verletzung der Verkehrsregeln durch das Führen eines Motorfahrzeuges unter Einfluss von Cannabis.

Das Strafe: 20 Tage Gefängnis bedingt mit einer Probezeit von zwei Jahren, eine Busse in Höhe von CHF 500.– und Übernahme der Kosten von CHF 1800.– für das Gerichtsverfahren.

Der von den Versicherern eingesetzte Prozentsatz bei der Kostenrückforderung variiert und hängt davon ab, wie schwer wiegend die Grobfahrlässigkeit eingestuft wird.

Die gerichtlich verhängte Strafe ist im Hinblick auf die nun für Sandro Baumann fälligen Zahlungen erst der Anfang. Auch die Versicherer fordern eine Kostenbeteiligung.

Die verunfallte Person nennen wir in unserem fiktiven Beispiel Anne-Marie Dällenbach. Sie ist 30 Jahre alt (geboren am 15. Juli 1975), verheiratet mit Bernhard Dällenbach (geboren am 7. Juni 1972), die Mutter zweier Kleinkinder (geboren am 21. August 2001 und am 3. März 2003) und erwerbstätig mit einem Jahreslohn über CHF 52 000.– und einer jährlichen realen Lohnsteigerung von 1% bis zum 50. Lebensjahr.

Unfalltag: 10. Januar 2004

Rechnungstag: 1. Februar 2009

Erwerbsausfall: 100% ab 11. Januar 2004
75% ab 13. April 2004
50% ab 24. Mai 2004 dauernd

Haushaltschaden: 100% ab 11. Januar 2004
75% ab 1. Februar 2004
50% ab 24. Mai 2004
25% ab 15. September 2004 dauernd

Heilungskosten: bis Rechnungstag
CHF 40 000.– (pauschal)
ab Rechnungstag
jährlich wiederkehrend CHF 1500.–

Genugtuung: CHF 50 000.–
zuzüglich 5% Zinsen seit Unfalltag

Anwaltskosten: CHF 25 000.–

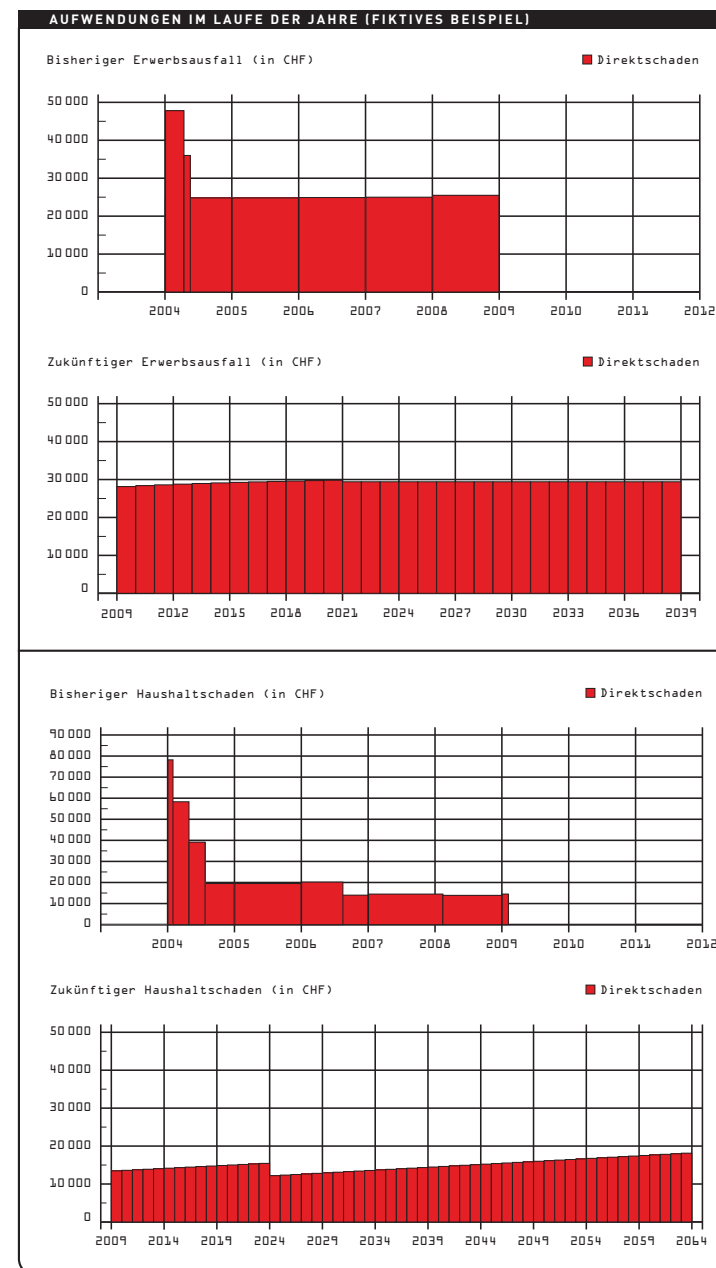
Schadenzinsen: 5% ab jeweiliger Fälligkeit

Zu erwartende Schadenaufwendungen insgesamt CHF 1 366 499.–
Grobfahrlässigkeitsregress von 20% CHF 273 300.–

Besonderes: In der Schadenberechnung sind Regressansprüche der IV, der Suva bzw. des UVG-Versicherers und der Pensionskasse enthalten, aber nicht separat ausgewiesen.

Bis der künftige wirtschaftliche Schaden wenigstens einigermaßen zuverlässig abgeschätzt werden kann, vergehen in der Regel fünf bis zehn Jahre.

Die Höhe der Schadenaufwendungen hängt weitgehend ab von den verbleibenden Folgen der Verletzung und insbesondere von deren Auswirkungen auf die Erwerbstätigkeit und die Haushaltsführung.



Bei Regressfällen mit Personenschäden wird das Geld für Freizeitaktivitäten oder Ferienreisen sehr schnell knapp. Die Ratenzahlungen an die Versicherungsforderungen lassen vom Monatslohn dann oft nicht viel mehr übrig als das Existenzminimum.

GERÜCHT:

«NACH DEM AUSGANG BIN ICH AUFGEKRATZT. DESHALB FAHRE ICH BESSER, WENN ICH VORHER NOCH EINEN JOINT ZUM RUNTERKOMMEN RAUCHE.»



DIE WAHRHEIT:

WER CANNABIS BRAUCHT, UM SICH ZU BERUHIGEN, WER MEINT, SICH SO «FAHRTÜCHTIG» ZU MACHEN, VERLETZT – WENN ER SICH DANN TATSÄCHLICH AN STEUER EINES FAHRZEUGS SETZT – DIE VERKEHRSREGELN.

«Herunterkommen» mit Cannabis will vermutlich nur jemand, der vorher schon andere Drogen konsumiert hat. Wenn diese so gewirkt haben, dass die- oder derjenige sich nach eigener Einschätzung erst einmal beruhigen muss, um ein Fahrzeug lenken zu können, ist sie oder er vermutlich schon in diesem Augenblick nicht mehr fahrfähig.

Für den Mehrfachkonsum von Alkohol, Cannabis, Medikamenten (Benzodiazepine und Barbiturate, d.h. Schlaf- und Beruhigungsmittel) und anderen Drogen (amphetaminhaltige Präparate wie Ecstasy, Kokain oder Opiate wie Heroin) kann es nur eine Verhaltensregel geben: kein Fahrzeug mehr steuern! Denn die Kombination der verschiedenen Substanzen ist besonders gefährlich. Das Unfallrisiko steigt massiv.

In der Wissenschaft ist beim Mischkonsum auch von Polytoxikomanie die Rede.

Was verstehen die Wissenschaftler unter Polytoxikomanie?

Polytoxikomanie bedeutet die Mehrfachabhängigkeit bzw. gleichzeitige Abhängigkeit von verschiedenen Drogen, z.B. von Alkohol und Cannabis, von Cannabis, Halluzinogenen und Opiaten oder von legalen Ausweichmedikamenten und illegalen Drogen, die abwechselnd, je nach Verfügbarkeit, eingenommen werden.

Dass Alkohol und Cannabis sich in ihrer Wirkung brutal verstärken (vgl. Seiten 14–17), bestätigen zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen. De-

taillierte Untersuchungen und Beschreibungen für die verschiedenen Polytoxikomanie-Varianten gibt es nicht und wird es vermutlich angesichts der Vielzahl von Möglichkeiten auch in Zukunft nicht geben.

Tatsache ist, dass bereits der positive Nachweis einer einzigen Droge im Blut als Bestätigung der Fahrunfähigkeit gilt.

100% Regress im Wiederholungsfall

Wer beim Fahren unter Drogen erwischt worden ist oder sogar unter Drogeneinfluss einen Unfall gebaut hat, dessen Widerhandlung ist aktenkundig. Das eingeleitete Verfahren (vgl. Seite 31) und die verfügbaren Massnahmen werden im automatisierten Administrativmassnahmen-Register (ADMAS-Register) erfasst.

Der Eintrag «Fahren unter Drogen» bleibt 10 Jahre im Administrativmassnahmen-Register des Bundes. Wird eine weitere Massnahme eingetragen, werden alle bereits enthaltenen Massnahmen erst gelöscht, wenn die Voraussetzungen für die Löschung der neuen Massnahme erfüllt sind; d.h., auch wenn der Zeitpunkt gekommen wäre, den alten Eintrag zu löschen, bleibt dieser dann weiter bestehen.

Beim Abschluss einer neuen Motorfahrzeugversicherung muss man angeben, ob man einen solchen Eintrag hat. Kommt der Versicherungsvertrag zustande, steht jedoch bereits fest, dass im Schadenfall – falls bei diesem erneut Fahren unter Einfluss von Cannabis nachgewiesen wird – der Versicherer nicht nur eine Kostenbeteiligung fordert, sondern 100% Regress verlangt. Dann kann plötzlich die Rückzahlung von über 1 Million Franken fällig sein (vgl. Seite 24, Regress-Rechenbeispiel).

Durch Mischkonsum von Cannabis mit anderen Substanzen steigt das Risiko unkalkulierbarer Rauschzustände. Dass ein solcher Mix fahrunfähig macht, liegt auf der Hand.

GERÜCHT:

«DROGENTESTS SIND DER POLIZEI VIEL ZU TEUER. DESHALB WIRD SOWIESO NICHT KONTROLLIERT, HÖCHSTENS WENN MAN IN EINEN SCHWEREN UNFALL VERWICKELT IST.»



DIE WAHRHEIT:

IRRTUM: DIE POLIZEI ÜBERWÄLTZT DIE KOSTEN AN DIE VERURSACHER. NUR WER UNSCHULDIG KONTROLLIERT WIRD, DEM ERWACHSEN KEINE KOSTEN.

Die Polizei kontrolliert nur auf begründeten Verdacht hin. Nicht jeder und jede wird einfach, weil er beispielsweise jung ist oder als Mann längere Haare trägt, einem Drogentest unterworfen. Das wäre in der Tat (zu) teuer.

Die Kosten trägt die Verursacherin oder der Verursacher

Das heisst, alle Kosten, die entstehen, werden auf die Schuldige oder den Schuldigen überwältzt. Das geht ins Geld! Die Untersuchung muss bezahlt werden, die Blutentnahme und die Laboranalyse, das Gutachten, dann das Gerichtsverfahren. Dazu kommt die Busse, und der Fahrausweis ist für mindestens drei Monate weg. Braucht man das Fahrzeug, um seinen Beruf auszuüben oder um überhaupt zur Arbeit zu gelangen, dann sollten diese Kosten auch eingerechnet werden.

Der Blick über die Grenzen. Teilweise wird in unseren Nachbarländern, im Vergleich zur Situation in der Schweiz, «Fahren unter Drogen» sehr hart bestraft.

Deutschland

Das Führen eines Fahrzeuges unter Einfluss illegaler Drogen ist in Deutschland grundsätzlich verboten. Auch in Deutschland gibt es bei illegalen Drogen keine Grenzwerte, sondern ein absolutes Verbot.

«Fahren unter Drogen» ist in Deutschland eine Ordnungswidrigkeit. Verhängt wird in diesem Fall eine Geldstrafe von 250 bis 1500 Euro, ausserdem ein Fahrverbot von 1 bis 3 Monaten, und es gibt einen Eintrag von 4 Punkten im Verkehrszentralregister. Bei zusätzlich festgestellten Ausfallerscheinungen liegt eine Straftat vor. Es kommt zu einer Geld- oder Freiheitsstrafe, dem sofortigen Entzug der Fahrerlaubnis, einer Führerausweissperre (6 Monate

bis 5 Jahre), dem Eintrag von 7 Punkten im Verkehrszentralregister und einer medizinisch-psychologischen Untersuchung vor einer möglichen Neuerteilung des Führerausweises.

Die Kosten für die Testverfahren sind von den Konsumenten/-innen ebenfalls zu tragen (ab ca. 75 Euro bis zu über 150 Euro je nach Art und Aufwand).

Österreich

Seit 1. Januar 2003 gilt in Österreich die Bluttest-Pflicht bei Verdacht auf Drogen, zu denen auch Cannabis gezählt wird.

Hat ein Polizist den Verdacht, dass Drogen konsumiert wurden, schickt er die Fahrerin oder den Fahrer zum Amtsarzt, der die Fahrtüchtigkeit untersucht. Erhärtet sich dabei der Drogenverdacht, wird ein Bluttest durchgeführt. Stellt sich heraus, dass die Autolenkerin oder der Autolenker tatsächlich unter Drogeneinfluss unterwegs war, beträgt die Geldstrafe (beim ersten derartigen Delikt) 581 bis 3633 Euro und es gibt einen Monat Führerausweisentzug.

Wenn man die Aufforderung eines Polizisten zu einem Drogentest beim Amtsarzt ablehnt, wird man – auch wenn man noch nie Drogen konsumiert hat – strenger bestraft. Die Verweigerung des Bluttests auf Drogen führt automatisch zu einer Verwaltungsstrafe von 1162 bis 5813 Euro. Zusätzlich ist der Führerausweis für vier Monate weg, man muss zu einer Nachschulung, und es wird überprüft, ob man überhaupt gesundheitlich geeignet ist, ein Fahrzeug zu lenken.

Frankreich

Auch in Frankreich gilt die Nulltoleranz für Cannabis. Ende 2002 beschloss die französische Nationalversammlung unter dem Eindruck einer Serie von tödlichen Verkehrsunfällen, die von Autofahrern unter dem Einfluss von Rauschmitteln verursacht worden waren, ein neues Gesetz, das bei Drogen am Steuer harte Strafen vorsieht.

Auf das Verkehrsdelikt «Fahren unter Drogen» stehen bis zu zwei Jahre Gefängnis und Geldbussen von 4500 Euro. Darüber hinaus können das Fahrzeug beschlagnahmt, Führerausweispunkte entzogen oder der Führerausweis ganz eingezogen werden.

Es sind dieselben Strafen, die bereits bisher unter Alkohol-Einfluss stehende Autofahrer zu erwarten hatten.

Die Laboranalysen beim bekiffen Fahren und das Gutachten kosten ca. CHF 550.-. Kommt noch die Alkoholanalyse dazu, belaufen sich die Kosten auf ca. CHF 750.-. Dazu kommen noch die Busse, die Gerichts- und Anwaltskosten. Dann wird auch noch das Administrativmassnahmen-Verfahren in Rechnung gestellt (vgl. Seiten 30/31).

GERÜCHT:

«WER REGELMÄSSIG KIFFT, HAT DAS UNTER KONTROLLE UND MERKT GENAU, OB ER NOCH FAHREN KANN.»



DIE WAHRHEIT:

DIESE AUSSAGE TRIFFT ZU, WENN DIE INHABERIN ODER DER INHABER EINES FÜHRERAUSWEISES BEKIFFT DEN SCHLUSS ZIEHT: «ICH HABE GEKIFFT UND SETZE MICH DESHALB FÜR MINDESTENS 12 STUNDEN AN KEIN STEUER!»

Steckt hinter dieser Auffassung aber die Überzeugung, dass derjenige, der etwas häufig und intensiv tut, viel Erfahrung hat und deshalb dem Anfänger überlegen ist, wirds im Zusammenhang mit Konsum von Cannabis kritisch.

Es leuchtet allen ein, dass ein angetrunkener Mensch nicht fähig ist, ein Fahrzeug zu lenken. Ein bekiffte Person ist es auch nicht.

Damit kommen wir erneut zu den beiden im Strassenverkehr wichtigen Begriffen «fahrfähig» (auch: fahrtüchtig) und «fahrgeeignet» (auch: fahrtauglich).

Wer gelegentlich kiff, bleibt fahrgeeignet

In der Schweiz gilt, dass, wer gelegentlich kiff, es dann wieder sein lässt, fahrgeeignet bleibt, aber im bekiffen Zustand nicht fahrfähig ist.

Ist der Rausch vorüber, kann nach Einhaltung der 12-Stunden-Regel wieder Auto gefahren werden. Anders sieht das beim «erfahrenen» Kiffer aus, der ja ständig bekiff ist.

Wer ständig bekiff ist, gilt als nicht fahrgeeignet

Im Strassenverkehrsgesetz steht, dass eine Person, die ein Suchtproblem hat, gar keinen Fahrausweis besitzen bzw. keinen Lernfahrausweis erhalten darf. Wer mehrmals täglich kiff, ist demnach dauernd nicht fahrfähig. Wird ein/-e chronische/-r Konsument/-in beim Fahren unter Cannabis-Einfluss von der Polizei erwischt, ist der Führerschein für unbestimmte Zeit weg.

In diesem Fall geht es nicht nur um die Verletzung der Verkehrsregeln. Die Feststellung des andauernden, starken Konsums von Cannabis, vielleicht sogar die wiederholte Verletzung des Strassenverkehrsgesetzes, führt zur Schlussfolgerung, dass die betroffene Person nicht fahrgeeignet ist.

Das Administrativmassnahmen-Verfahren

Verletzt ein/-e chronische/-r Cannabis-Konsument/-in die Verkehrsregeln durch Fahren unter Cannabis-Einfluss, zieht das immer zwei Verfahren nach sich. Diese werden gleichzeitig und unabhängig voneinander von zwei verschiedenen Instanzen durchgeführt. Beide Instanzen werden von der Polizei mit dem gleichen Rapport bedient.

Zum einen entscheidet ein Richter am Ort des Ereignisses über die Strafe (Busse und/oder Freiheitsstrafe). Parallel dazu eröffnet die Administrativbehörde des Wohnsitzkantons ein Verfahren. Zuständig ist das Strassenverkehrsamt, man spricht von einem «Administrativmassnahmen-Verfahren».

Bei diesem Verfahren wird auf Grund der vorausgegangenen Auffälligkeit im Strassenverkehr abgeklärt, inwieweit sich «begründete Zweifel» an der Fahreignung der Betroffenen, des Betroffenen erhärten lassen.

Dazu werden von Ärzten, Psychiatern und Psychologen verkehrsmedizinische Untersuchungen durchgeführt – verbunden mit chemisch-toxikologischen Analysen –, damit die zur Diskussion stehende Drogenproblematik abgeklärt werden kann. Fällt die Abklärung zu Ungunsten des oder der Untersuchten aus, heisst das Führerausweisentzug auf unbestimmte Zeit, oft auch Therapie.

Fazit: Wer regelmässig, aber nicht täglich kiff – zum Beispiel jeweils am Samstagabend –, darf während der Woche fahren. Am Wochenende, unter Einfluss von Cannabis, aber nicht.

Für ein Administrativmassnahmen-Verfahren können Gebühren von CHF 30.– bis CHF 900.– erhoben werden. Dazu kommen die Kosten für Gutachten, Porti, Telefongebühren, Zustellungskosten usw.

Bei den polizeilichen Beobachtungen sind Auffälligkeiten hinsichtlich der Fahrweise, aber auch Verhaltensauffälligkeiten der Lenkerin, des Lenkers wie Veränderungen der Sprechweise oder des Gangs von Bedeutung.

WAS HEISST DA HANF? WAS IST CANNABIS?

HANF IST EINE ZWEIFESCHLECHTLICHE PFLANZE. ES GIBT EINE MÄNNLICHE UND EINE WEIBLICHE FORM. DIE WEIBLICHEN HANFPFLANZEN BILDEN BLÜTENSTÄNDE, DIE HARZ ABSONDERN, DAS PSYCHOAKTIVE SUBSTANZEN ENTHÄLT.



Hanf heisst botanisch *Cannabis sativa* und gehört für die meisten Fachleute zur Familie der Hanfgewächse (*Cannabaceae*). Unter *Cannabis* versteht man alle psychoaktiven Betäubungsmittelformen der Hanfpflanze.

Bauern-Hanf liefert haltbare Fasern, die zu Seilen und Textilien verarbeitet werden. Die THC-reichen Sorten möglicherweise medizinisch nutzbare Substanzen und Produkte mit berauschender Wirkung.

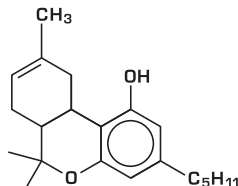
Die spanische Bezeichnung «Marijuana» liefert auch einen Hinweis auf die Zweigeschlechtlichkeit der Hanfpflanze. In «Marijuana» sind die Namen «Maria» und «Juan» erkennbar.

Haschisch und Marihuana sind die bekanntesten Cannabis-Produkte

Haschisch ist getrocknetes Harz der weiblichen Cannabis-Pflanze. Es wird oft mit pulverisierten Pflanzenteilen (Blüten, Blätter, feine Stängel) zu Platten gepresst. Marihuana besteht aus luftgetrockneten Blüten und Blättern der Cannabis-Pflanze. Manchmal ist es mit zerkleinerten Stängelteilen gestreckt. Verbreitet ist auch das Haschischöl. Es wird durch Extraktion von Abfällen aus der Haschisch- und Marihuana-Produktion mit organischen Lösungsmitteln gewonnen.

Haschisch und Marihuana zählen zu den weit verbreiteten und häufig konsumierten illegalen Betäubungsmitteln. Sie werden gewöhnlich mit Tabak vermischt und als Joint geraucht. In der Umgangssprache spricht man vom Kiffen. Gelegentlich wird Cannabis auch oral eingenommen, zum Beispiel als Haschisch-Gebäck. Cannabis-Produkte weisen einen typischen süsslichen Geruch auf, den man einmal riecht und von da an immer wieder erkennt. Verantwortlich dafür sind die in den Blättern und im Harz zahlreichen enthaltenen ätherischen Öle.

Hauptverantwortlich für die psychoaktive Wirkung von Cannabis-Produkten ist das Delta-9-Tetrahydrocannabinol (Δ -9-THC oder kurz THC).



Die Cannabinoide, zu denen das THC gehört, stimulieren spezifische Rezeptoren im zentralen Nervensystem. Dabei handelt es sich um die so genannten Cannabinoid-Rezeptoren.

Haschisch und Marihuana aus Schweizer Produktion

Noch vor wenigen Jahren kam Haschisch mehrheitlich aus Afghanistan, Pakistan, Marokko, dem Libanon und der Türkei. Heute wird ein grosser Teil in der Schweiz selbst produziert.

Die Abteilung Forensische Chemie und Toxikologie des Instituts für Rechtsmedizin der Universität Bern analysierte 2002 über 2000 polizeilich beschlagnahmte Cannabis-Produkte und Hanfpflanzen. Auftraggeber für diese Untersuchungen waren die Organe der Rechtspflege der Kantone Bern, Fribourg, Solothurn und Aargau.

Die Analysen ergaben beim Haschisch einen THC-Gehalt von 7 bis 28%. Der Durchschnittswert lag bei 20%. «Marktleader» zum Zeitpunkt der Untersuchung war aber Marihuana, das aus den Hanfblüten weiblicher Pflanzen gewonnen wird und THC-Gehalte von 5 bis 28% aufwies. Der Durchschnittswert des THC-Gehalts dieses Cannabis-Produkts lag im Jahr 2002 bei 13%.

Erstmalig auch Analysen gekaufter Cannabis-Produkte

Diese Analysen sind repräsentativ für den einschlägigen Drogenmarkt in der ganzen Schweiz. Das Drogenmaterial wurde zu diesem Zweck durch Mitarbeitende des Schweizer Fernsehens im 4. Quartal 2002 gekauft (Durchschnittspreis etwa 10 Franken pro Gramm). Analysiert wurden insgesamt 57 Cannabis-Muster. Der bei diesen Proben ermittelte durchschnittliche THC-Gehalt betrug 14,5%.

Von den insgesamt 57 Mustern waren 7 Marihuana-Proben mit «Indoor» bezeichnet. Zu 34 weiteren Marihuana-Proben gab es keine näheren Angaben. Alle Marihuana-Proben stammten jedoch aus Schweizer Produktion. Ausserdem wurden 15 Haschisch-Proben und eine Probe Haschischöl untersucht. Das Haschisch kam zum Teil aus dem Ausland.

Die nicht näher bezeichneten Marihuana-Proben wiesen THC-Gehalte zwischen 4 und 22% auf (Mittelwert 13,7%). Das mit «Indoor» bezeichnete Marihuana kam auf THC-Gehalte zwischen 15 und 27% (Mittelwert 21,3%). Das Haschisch enthielt zwischen 7 und 25% (Mittelwert 13%) und das Haschischöl 21% THC.

Stärker als der berühmt-berüchtigte «schwarze Afghane»

Marihuana aus Schweizer Indoor-Produktion ist heute meist stärker als ausländisches Haschisch. Der berühmt-berüchtigte «schwarze Afghane» weist in der Regel einen THC-Gehalt von 7% auf.

Im Orlando Regional Crime Laboratory (Florida, USA) wurden im Sommer 2002 ebenfalls Marihuana-Proben analysiert, 36 an der Zahl. Die THC-Werte dieser Proben lagen zwischen 2 und 13%. Der Mittelwert betrug 6,2%.

KLEINES KIFFER-GLOSSAR

BEI DISKUSSIONEN ÜBERS THEMA «KIFFEN UND FAHREN»
UND DER AKTIVEN BETEILIGUNG AN SOLCHEN GESPRÄCHEN
SIND EINIGE GRUNDKENNTNISSE AUS DEM KIFFER-JARGON
SEHR NÜTZLICH. SIE ERLEICHTERN DIE VERSTÄNDIGUNG
UND DAS VERSTÄNDNIS.

Die nachfolgende kleine Begriffsauswahl¹ erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit. Weitere Vokabeln finden sich in Nachschlagewerken in gedruckter Form und natürlich in «Wörterbüchern» im Internet.

Bong: Rauchgeräte unterschiedlichster Art, die alle nach dem Prinzip der Wasserpfeife funktionieren.

Bröseln: Vorbereitung des Haschischs zur Herstellung eines Joints. Das Haschisch wird mit einem Feuerzeug leicht erwärmt und zwischen den Fingerspitzen zerrieben.

Chillum: Begriff für eine röhrenförmige Pfeife. Dieses Rauchgerät stammt aus dem Himalajaraum und Indien und wurde von den Hippies in den 1960ern nach Europa und Amerika gebracht.

Coffee Shop: In den Niederlanden offizielle Verkaufsstellen, wo Haschisch und Marihuana legal ver- und gekauft werden. Das erworbene Produkt darf aber nur dort oder zu Hause konsumiert werden. Der Handel auf der Strasse ist illegal.

Dope: Aus dem Englischen, umgangssprachlich für Haschisch/Marihuana.

Gras: Synonym für Marihuana.

Hukka: Begriff für eine ziemlich grosse Wasserpfeife.

Joint: Selbst gedrehte Zigarette mit Marihuana oder Haschisch, vermischt mit Tabak oder auch pur. Das Drehen ist «eine Wissenschaft für sich». Verwendet werden zwei oder drei kleine Papierchen oder ein grosses, ein langer oder kurzer Filter meist aus Karton, manche bauen einen Tabakboden ein, manche nicht.

Kiffen: Umgangssprachlich für Cannabis rauchen. Kiffer = Cannabis-Raucher. Entlehnt aus dem Neuenglischen «kif», welches wiederum aus dem Arabischen «kaif» = Wohlbefinden/Vergnügen stammt.

Papers: Aus dem Englischen, umgangssprachlich für Zigarettenpapierchen, die zum Herstellen eines Joints verwendet werden.

Piece: Aus dem Englischen, im Jargon ein kleines Stück Haschisch.

Roter Libanese: Haschischsorte aus dem Mittleren Osten. Rot, oft trocken, bröselig.

Schwarzer Afghane: Haschischsorte aus der Region Afghanistan, Pakistan, Indien. Dunkel, ölige Konsistenz.

Shit: Aus dem Englischen, Synonym für Haschisch.

Stoned: Berauscht, unter dem Einfluss von Drogen stehen.

Verladen: Wie «stoned» und «high», durch Drogen berauscht.

Weed: Aus dem Englischen, Synonym für Marihuana.

Wasserpfeife: Klassisches Vorbild für die verschiedenen Bongs aus dem Orient. Das Prinzip ist bei all diesen Gerätschaften gleich: Der Rauch wird durch das Wasser abgekühlt und gefiltert.

Tee: Synonym für Marihuana, aber auch Heissgetränk mit Haschisch oder Marihuana. Da THC nur fettlöslich ist, wird immer etwas Fett hinzugegeben (bei Tee z.B. Milch).

Tüte: Synonym für Joint.

Preise: Marihuana wird auf dem illegalen Drogenmarkt in der Schweiz in der Regel für rund CHF 10.– pro Gramm gekauft. Haschisch kostet pro Gramm ca. CHF 15.–.

Dampfen: In der Schweiz werden jährlich 30 Tonnen Cannabis-Produkte verdampft, d.h. geraucht.

¹ van Treeck, B.: Das grosse Cannabis-Lexikon. Berlin. 2000.

WICHTIGE ADRESSEN UND VIELEN DANK

DAS VORLIEGENDE HINTERGRUNDBUCH IST TEIL EINES INFO-PAKETS, DAS VERSCHIEDENE MATERIALIEN FÜR DEN UNTERRICHT BEINHÄLTET. DER SCHWEIZERISCHE VERKEHRSSICHERHEITSRAT STELLT DIESES INFO-PAKET GRATIS ZUR VERFÜGUNG.

MIT HERZLICHEM DANK FÜR DIE GROSSE UNTERSTÜTZUNG DES PROJEKTS UND DEN EINSATZ!

Fonds für Verkehrssicherheit

Dr. rer. nat. Werner Bernhard

Institut für Rechtsmedizin der Universität Bern

Dr. Johannes G. Ramaekers

Psychologische Fakultät, Universität Maastricht

Dr. H.W.J. Robbe

vorm. Psychologische Fakultät, Universität Maastricht

Berner Kantonspolizei

Peter Sieber, Chef Verkehr; Frank Rüfenacht, Ausbilder; Remo Gut und Anita Iseli, Mobile Polizei

Die Mobilien

Reto Menzi, Direktion Bern / Leiter Regressdienst

Obergericht des Kantons Bern

Cornelia Apolloni Meier, Oberrichterin; Frédéric Kohler, Obergerichtsschreiber; Dominik Baeriswyl, Gerichtsschreiber

Heinz Mathys, Staatsanwalt; Esther Scheitlin, Rechtsanwältin

Tribunal de district de Neuchâtel

Fabio Morici, Richter; Lydie Moser, Gerichtsschreiberin

Laurent Gabus, Rechtsanwalt

FÜR FRAGEN, DIE SPEZIFISCHE BEREICHE BETREFFEN, HIER EINIGE AUSGEWÄHLTE KONTAKTE.

Bundesamt für Statistik (BFS)

Espace de l'Europe 10
Postfach
CH-2010 Neuchâtel
Tel. +41 (0)32 713 60 11
Fax +41 (0)32 713 60 12

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Worbentalstrasse 68, Ittigen
CH-3003 Bern
Tel. +41 (0)31 322 94 11
Fax +41 (0)31 323 23 03

Institut für Rechtsmedizin der Universität Bern

Dr. rer. nat. Werner Bernhard
Bühlstrasse 20
CH-3012 Bern
Tel. +41 (0)31 631 38 30
Fax +41 (0)31 631 85 80

Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich

Dr. Peter X. Iten
Winterthurerstrasse 190
CH-8057 Zürich
Tel. +41 (0)1 635 56 11
Fax +41 (0)1 635 68 51

Institut universitaire de médecine légale

Dr. Marc Augsburg
Rue du Bugnon 21
CH-1005 Lausanne
Tel. +41 (0)21 314 70 85
Fax +41 (0)21 314 73 29

Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu

Laupenstrasse 11
Postfach
CH-3001 Bern
Tel. +41 (0)31 390 22 22
Fax +41 (0)31 390 22 30

Schweizerische Fachstelle für Alkohol- und andere Drogenprobleme (SFA)

Avenue Louis-Ruchonnet 14

Case postale 870

CH-1001 Lausanne

Tel. +41 (0)21 321 29 11

Fax +41 (0)21 321 29 40

Schweizerische Gesellschaft für Suchtmedizin

Dr. med. R. Hämmig, Präsident

Universitäre Psychiatrische Dienste / DSGP

Murtenstrasse 21

Postfach 52, CH-3010 Bern

Tel. +41 (0)31 632 46 39

Fax +41 (0)31 632 46 04

Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat

Schwanengasse 3

Postfach

CH-3001 Bern

Tel. +41 (0)31 329 80 86

Fax +41 (0)31 329 80 84

Universität Maastricht

Dr. Johannes G. Ramaekers

Psychologische Fakultät

PO Box 616

6200 MD Maastricht (Niederlande)

Tel. +31 (0)43 388 19 51

Fax +31 (0)43 388 41 25

Neue Gerüchte, weitere Informationen und Platz für Meinungs-
äusserungen: WWW.DIE-WAHRHEIT.CH

