

Städte setzen auf Cannabis-Klubs

Schon im nächsten Jahr könnte mit dem Versuch zur legalen Abgabe von Cannabis begonnen werden

Das Cannabis-Verbot lässt sich polizeilich kaum durchsetzen. Mit Pilotversuchen zur legalen Abgabe wollen die Städte Schwung in die Debatte bringen. Jetzt werden die Vorarbeiten abgeschlossen.

DANIEL GERNY

Im Bundeshaus hat Drogenpolitik keine Konjunktur, dafür kommt Dynamik aus den Städten. Kommende Woche treffen sich Vertreter aus Zürich, Genf, Basel, Bern, Winterthur, um Versuchen mit legalem Cannabis-Konsum endlich zum Durchbruch zu verhelfen. Geht der Plan der Kommunen auf, so sollen die Versuche mit voraussichtlich rund 1000 Teilnehmern schon im kommenden Jahr starten. Die Städte sind hochmotiviert, denn die geltende Gesetzgebung macht ihnen zu schaffen: Cannabis wird trotz Verbot praktisch ungehemmt konsumiert. Erwachsene, die mit weniger als 10 Gramm Cannabis erwischt werden, müssen seit 2013 zwar nur noch eine Busse bezahlen. Dennoch fehlen die Ressourcen, um das Gesetz wirklich durchzusetzen.

Versuche mit Jugendlichen

Die Städte suchen das Betäubungsmittelgesetz (BetmG) deshalb seit einiger Zeit nach Gesetzeslücken für eine kontrollierte Abgabe von Cannabis ab. Gemäss BetmG kann das Bundesamt für Gesundheit im Rahmen der wissenschaftlichen Forschung Ausnahmebewilligungen für Anbau, Einfuhr, Herstellung und Inverkehrbringen erteilen. Diesen Passus wollen die Städte möglichst bald nutzen, um Versuche mit der Cannabis-Abgabe durch Vereine zu testen und auf diese Weise die drogenpolitische Diskussion voranzutreiben. Inzwischen sind die Vorarbeiten der Städte für Versuche in diesem Rahmen praktisch abgeschlossen.

Die Idee von Cannabis-Klubs, in denen beim Bier gemütlich und legal ein Joint geraucht werden darf, ist aber noch weit von den geplanten Versuchen entfernt. Vorgesehen sind stattdessen eng



Hanfpflanzen (*Cannabis sativa*) reckten sich der Sonne entgegen.

ALESSANDRO DELLA BELLA / KEYSTONE

begleitete Tests mit unterschiedlichen Kategorien von Cannabis-Konsumenten, wie Sandro Cattacin, Mitglied der Genfer Kommission für Suchtfragen und Vertreter Genfs in der Initiative der Städte, erklärt (siehe Zusatz). Cattacin gilt als Spiritus Rector des Konzepts. Als besonders heikel dürfte sich die Testreihe mit jugendlichen Konsumenten unter 18 Jahren erweisen. Die Pilotversuche sollen dabei insbesondere zeigen, inwiefern durch die Entkriminalisierung ein bestehender Risiko-Konsum unter Kontrolle gebracht werden kann. Nächste Woche wollen die Städte auch untereinander klären, welche Versuche wo durchgeführt werden sollen.

Etwas mehr Klarheit herrscht inzwischen in Bezug auf die Produktion des

Vier Gruppen von Konsumenten

dgy. · Cannabis-Konsument ist nicht gleich Cannabis-Konsument – schon gar nicht bei einem wissenschaftlichen Versuch. Vier Kategorien von Konsumenten wollen die Städte für ihr Pilotprojekt deshalb unterscheiden und genauer unter die Lupe nehmen:

► Erwachsene mit unproblematischem Konsum: Untersucht werden soll, inwiefern sich die Situation für Genuss-Konsumenten mit einer Entkriminalisierung verbessern lässt.

► Jugendliche: Wer unter 18 Jahren Cannabis raucht, gilt als gefährdet. Die Frage ist, ob ein solcher Risiko-Konsum

unter legalen Bedingungen besser unter Kontrolle gebracht werden kann.

► Erwachsene mit problematischem Verhalten: Auch wenn sich der Konsum an sich als ungefährlich erweist, kann das begleitende Verhalten problematisch sein, zum Beispiel bei der Beschaffung von Cannabis. Wie verbessert sich die Situation, wenn es den Stoff legal gibt?

► Konsumenten von Cannabis zur Selbstmedikation: Cannabis ist ein Heilmittel, beispielsweise zur Linderung von Schmerzen. Es gibt Konsumenten, die Cannabis zu diesem Zweck und nicht als Genussmittel einsetzen.

Cannabis. Nach Aussagen von Cattacin würde das Cannabis am ehesten bei Betrieben bezogen werden, die für die Herstellung von Hanfprodukten zu medizinischen Zwecken schon heute über eine Bewilligung des Bundes verfügen. In der Schweiz existieren verschiedene solcher Betriebe, für die die Belieferung der Städte indessen mengenmässig wohl eine Herausforderung bedeuten würde. Doch nach Ansicht von Cattacin wäre ein Bezug über diese Quelle qualitativ am zuverlässigsten. Gesichert scheint auch die Finanzierung: Cattacin rechnet mit Kosten von insgesamt höchstens 600 000 Franken für sämtliche Versuche während dreier Jahre – was die Belastung für die Städte grundsätzlich verkraftbar macht.

Lotterie soll entscheiden

Doch auch wenn der Wille der Städte gross ist und inzwischen klar ist, wie die Pilotversuche ausgestaltet werden, bestehen weiterhin Hindernisse. Ob die Versuche wirklich zustande kommen, ist nach wie vor unsicher. Offen ist vor allem, ob das Bundesamt für Gesundheit den Städten die notwendige Bewilligung erteilt. Voraussichtlich im Sommer wollen diese das Gesuch einreichen. Bundesrat Alain Berset hat sich zu dieser Frage bisher noch nicht geäussert. Immerhin gibt es leise Anzeichen dafür, dass der Bund den Städten womöglich keine Steine in den Weg legt, nachdem die Zurückhaltung anfänglich gross gewesen ist. So ist der Präsident der neuen Kommission für Suchtfragen, Toni Berthel, ein Befürworter neuer Regulierungsmodelle. Schwierigkeiten machen möglicherweise die Kantonsparlamente: In Bern beispielsweise sind Stadtregierung und -parlament für die Versuche, doch das Kantonsparlament stellt sich quer.

Und was, wenn es im kommenden Jahr tatsächlich zu den Pilotversuchen kommt? Die Nachfrage nach Plätzen könnte das Angebot weit übertreffen. Auch für dieses Problem schwebt Sandro Cattacin eine Lösung vor: Interessentinnen und Interessenten könnten sich bei den Städten melden, die anschliessend eine Auswahl treffen würden – per Lotterie.

Etikettenschwindel am Gotthard

Die Sicherheit ist kein überzeugender Grund für das Tunnelprojekt des Bundesrats

Die Unterstützer der Gotthard-Vorlage führen die Sicherheit als zentrales Argument an. Doch mit dem gleichen Mitteleinsatz liesse sich an anderen Orten ein Vielfaches an Leben retten.

HANSUELI SCHÖCHLI

«Ein sicherer Gotthard für die ganze Schweiz.» Dieser Plakat-Text für den Bau der zweiten Röhre zum Gotthard-Strassentunnel klingt sympathisch. Die Sicherheit ist nicht nur ein zentrales Argument der Ja-Kampagne, sondern

2. Gotthardröhre

Eidgenössische Abstimmung vom 28. Februar 2016

ist auch jenes Argument, das im Publikum bis jetzt mit grossem Abstand am besten ankommt. Auf Letzteres deutet die SRG-Umfrage vom Januar. Demnach waren 70 Prozent mit dem Sicherheitsargument zugunsten der zweiten Röhre «voll einverstanden», weitere 16 Prozent waren «eher einverstanden».

Doch wie meistens in der Politik «vergessen» die Befürworter von teuren Vorlagen auch in diesem Fall, dass man die geforderten Finanzmittel vielleicht in anderen Bereichen viel besser einsetzen

könnte. Als Basis für die Kosten-Nutzen-Betrachtung dient hier die im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) 2014 erstellte Studie des Zürcher Beratungsbüros Helbling. Demnach ist das vorliegende Projekt nicht nur gemessen an den Erstinvestitionen, sondern auch in einer Langfristbetrachtung bis 2090 (einschliesslich Unterhalts- und künftiger Sanierungskosten) deutlich teurer als die offizielle Alternative mit Bahnverlad (weitere diskutabile Alternativen seien hier ausgeklammert, was noch ein zu rosiges Bild der Bundesratsvorlage zeichnen mag).

Rückgerechnet auf den Barwert von heute, betragen demnach die gesamten Zusatzkosten der Bundesratsvorlage etwa zwei Milliarden Franken. Umgerechnet mit einer gängigen Formel (Annuitätsformel), auf Basis einer Betrachtungsdauer von 75 Jahren und eines Zinssatzes von zwei Prozent, ergibt das Mehrkosten von etwa 50 Millionen Franken pro Jahr.

75 Millionen pro Leben

Dem steht der erhoffte Nutzen gegenüber. Laut Analyse der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) könnte die zweite Gotthard-Röhre jährlich ein halbes Leben retten und eine schwere Verletzung verhindern. Unter Einbezug der Verletzten gäbe das laut BfU-Umrechnung etwa zwei gerettete Leben pro drei Jahre. Somit würden die Kosten

der Gotthard-Vorlage pro gerettetes Leben etwa 75 Millionen Franken betragen.

Ein Leben sei unendlich viel wert, so mag man sagen. Doch niemand kann sich leisten, unendlich viel Geld zur Rettung eines Lebens einzusetzen. Wer extrem hohe Beträge zur Rettung eines Lebens einsetzt, vergibt die Chance, mit dem gleichen Betrag an anderen Orten weit mehr Leben zu retten.

Das menschliche Verhalten deutet überdies darauf, dass uns nicht einmal unser eigenes Leben unendlich viel wert ist – sonst würde nie jemand eine befahrene Strasse überqueren, in ein Auto sitzen, Ungesundes essen, Risikosportarten betreiben und andere lebensgefährliche Sachen tun. Zur Einschätzung des Wertes eines «statistischen Lebens» gibt es eine breite internationale Literatur. Die Schätzmethode beruhen auf unterschiedlichen Kriterien wie etwa Einkommenssummen, Marktpreisen (zum Beispiel Lohnaufschläge in Risikoberufen oder Preisaufschläge für Produkte mit erhöhtem Sicherheitsstandard) und Befragungen über die Zahlungsbereitschaft für risikomindernde Massnahmen.

Die Bandbreite der typischen Schätzungen für den Wert eines statistischen Lebens reicht von etwa zwei Millionen bis über zehn Millionen Franken. Eine Literaturübersicht von 2012 der OECD, des Klubs der fortgeschrittenen Volkswirtschaften, ortete den Mittelwert aus

etwa drei Dutzend Studien bei umgerechnet drei bis vier Millionen Franken. Gemäss Astra werden in der Schweiz Investitionen zur Risikoreduktion bezüglich Naturgefahren und Tunnel-sicherheit bei Kosten von bis zu fünf Millionen Franken pro mutmasslich gerettetes Leben als zweckmässig erachtet. Verwaltungsunabhängige Experten orteten einen «vernünftigen» Schwellenwert zum Teil ebenfalls bei fünf Millionen Franken, zum Teil bei zehn Millionen. Genannt wird mit Verweis auf Schweizer Baunormen auch die Bandbreite von drei bis zehn Millionen.

Es geht auch viel billiger

Das Gotthard-Projekt ist, gemessen an solchen Schwellenwerten, um das 7- bis 25-Fache zu teuer. Im Verkehr liessen sich mit den gleichen Mitteln weit mehr Menschenleben retten. Der Zürcher Bauingenieur Werner Heierli von der Planungs- und Beratungsfirma BDS sieht noch viel Potenzial für Verkehrsinvestitionen zum Preis von unter fünf Millionen Franken pro gerettetes Leben; beginnen würde er nach eigenen Angaben beim Veloverkehr (zum Beispiel separate Velowege auf Überlandstrassen) und bei den Fussgängern (zum Beispiel Über- oder Unterführungen).

Eine Studie der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften vergleicht Kosten und Nutzen der Schweizer Programme von 1975 bis 2007 zur

Prävention von Strassenverkehrsunfällen. Die untersuchten öffentlichen Programme kosteten demnach total knapp 5,2 Milliarden Franken und vermieden über 10 200 Todesfälle, womit die geschätzten Durchschnittskosten etwa 500 000 Franken pro gerettetes Leben ausmachten. Das Gotthard-Projekt des Bundesrats ist somit pro gerettetes Leben etwa 150-mal so teuer.

Der Fünfer oder das Weggli

Man solle das eine «gute Projekt» nicht gegen alle anderen «guten Projekte» ausspielen, mag ein Einwand sein. Doch der gleiche Franken lässt sich nicht mehrmals verwenden. Jeder Investitionsentscheid für einen bestimmten Zweck ist deshalb implizit auch ein Entscheid gegen die unzähligen anderen guten Zwecke. Ein Entscheid für die Gotthard-Vorlage ist damit auch ein Entscheid gegen Projekte, die weit mehr Leben retten könnten. Kurz gesagt: Wer den Bau der zweiten Gotthard-Röhre mit dem Sicherheitsargument begründet, betreibt Etikettenschwindel.

Für die Vorlage des Bundesrats sprächen auch andere Gründe als die Sicherheit, wenden Befürworter ein. Das mag sein. Doch dann soll man über diese anderen Gründe reden und nicht das Sicherheitsargument vorschieben. Mögliche andere Gründe werden demnächst in diesen Spalten unter die Lupe genommen.