



63. Deutscher Verkehrsgerichtstag

29. bis 31. Januar 2025 in Goslar

Presse – Information

Arbeitskreis I: „Cannabismissbrauch im Straßenverkehr“

- Fahreignungsprüfung und Fahrerlaubnisrecht
- Polizeiliche Kontrollmaßnahmen
- Fahrerlaubnisrechtliche Einordnung von „Cannabis-Altfällen“

Leitung Prof. Dr. Thomas Daldrup, Forensischer Toxikologe, Düsseldorf

Referent André Gorgs, Polizeihauptkommissar, Landesamt für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten, Selm

Referent Gerhard Hillebrand, Rechtsanwalt, Neumünster, Verkehrspräsident ADAC

Referent Harald Hofstetter, Leiter des Sachgebiets Fahreignung beim Landkreis München, Grasbrunn-Neukeferloh

Referent Dr. Dipl.-Psych. Thomas Wagner, Verkehrspsychologe, Dresden

Folgen und Auswirkungen der (Teil-)Legalisierung und Normierung eines THC-Grenzwertes im Ordnungswidrigkeitenrecht auf die Verkehrssicherheit und auf das Fahrerlaubnisrecht

Seit dem 1. April 2024 ist das neue „Cannabis-Gesetz“, das eine Legalisierung des privaten Besitzes von Cannabis (bis zu 25 g) und den Anbau von bis zu drei Cannabispflanzen legalisiert, in Kraft. Im Zuge dessen wurde auch das Straßenverkehrsgesetz (StVG) zum 22. August 2024 geändert und die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) angepasst. Erstmals ist in § 24a StVG nun ein ausdrücklicher Grenzwert von 3,5 ng/ml THC (Tetrahydrocannabinol) im Blut festgelegt.

Der Arbeitskreis wird – soweit möglich – eine erste Bilanz ziehen und dabei auch die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit in den Fokus nehmen.

Darüber hinaus ist zu klären, ob und ggf. welche Änderungen bei den polizeilichen Vortests zur Feststellung von Cannabiskonsum notwendig sind.

Außerdem geht es um die Frage, welche Konsequenzen aus dem neuen § 13a FeV für die Fahreignungsfeststellungen der Fahrerlaubnisbehörden folgen. Welche Auswirkungen ergeben sich auf die medizinisch-psychologische Begutachtung (MPU)? Wie wird zwischen Cannabismissbrauch und Cannabisabhängigkeit nun in der MPU-Begutachtung unterschieden?

Gibt es eine „Amnestieregelung“ im Fahrerlaubnisrecht und wie verfahren Fahrerlaubnisbehörden mit „Altfällen“, d. h. mit Fällen, die vor der Inkraftsetzung der neuen gesetzlichen Regelungen bei den Fahrerlaubnisbehörden „anhängig“ oder sogar schon entschieden waren?

Kurzfassung des Referats

Polizeiliche Kontrollmaßnahmen

PHK André Gorgs

Landesamt für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten der
Polizei Nordrhein-Westfalen (Schwerpunkt Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, Neuss).

Für das Führen eines Kfz unter Einfluss von Tetrahydrocannabinol (THC) ist am 22. August 2024 der Grenzwert von 3,5 ng/ml THC im Blutserum als Ordnungswidrigkeiten-Tatbestand gemäß § 24a (1a) StVG in Kraft getreten. Erstmals, seit die Vision Zero 2021 vom Deutschen Bundestag zum Leitbild für die Verkehrssicherheit erklärt wurde, erfolgte damit eine Änderung verkehrsrechtlicher Regelungen, die gegen diese Vision zu stehen scheint. Die Polizei als Kontrollinstanz im Straßenverkehr benötigt als Folge dieser Änderungen nun aber auch die erforderlichen Voraussetzungen, damit das Leitbild Vision Zero in diesem Bereich nicht verblasst. Mehrere Aspekte erweisen sich hier für die Polizeiarbeit als problematisch:

Zum einen stehen keine verdachtsausschließenden Testmöglichkeiten zur Verfügung, womit vor Ort eine Wirkstoffkonzentration unter 3,5 ng/ml THC im Blutserum bestätigt oder zumindest für sehr wahrscheinlich deklariert werden könnte, wie es z. B. aus dem Bereich der Alkoholtestung bekannt ist. Die dadurch mit Zeit und Aufwand verbundenen und im Ausgang ungewissen polizeilichen Überprüfungen haben einschneidende Eingriffe bei Kfz-Führenden zur Folge und führen durch fehlende geeignete Vortestmöglichkeiten zu Unverständnis und Frustration. Denn ob ein ordnungswidriges Verhalten tatsächlich vorliegt, weiß zum Zeitpunkt der ersten Kontrolle mittels der bisherigen Vortests regelmäßig niemand, weder die Kfz-führende Person noch die einschreitenden Beamtinnen und Beamten. Die Empfehlung, der durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr einberufenen interdisziplinären Expertengruppe, auf einen möglichst sensitiven Speichelvortest zu setzen, ist im Zuge der mannigfaltigen Fallkonstellationen und der differierenden Grenzwerte im THC-Bereich nicht zielführend.

Zum anderen liegt von Kfz-Führenden Unsicherheit bzw. Unwissenheit vor. Aufgrund von zu kurz gehaltenen oder falsch interpretierten Empfehlungen aus den Medien im Umgang mit Cannabis hat sich eine „Aber das darf man doch jetzt“-Haltung manifestiert. Viele Verkehrsteilnehmende haben sich mit dem Thema nicht intensiv auseinandergesetzt, wodurch die Akzeptanz der polizeilichen Verkehrskontrolle seitens der Verkehrsteilnehmenden leidet. Weiterhin ist aus Sicht der Polizei, die erkannte und besondere Gefährdung des Straßenverkehrs aufgrund des Mischkonsum von THC und Alkohol nicht ausreichend durch die neue Gesetzgebung abgebildet.

Kurzfassung des Referats

Folgen der Teillegalisierung und der Anhebung des THC-OWi-Grenzwertes aus Betroffenenensicht

Gerhard Hillebrand

Rechtsanwalt, Vorsitzender der ARGE Verkehrsrecht im DAV, ADAC- Verkehrspräsident,
Steinbach & Partner GbR, Neumünster

Die Einführung eines gesetzlichen Grenzwertes von 3,5 ng/ml THC im Blutserum ist zu begrüßen, da hierdurch die Praxis beendet wurde, dass in einem nicht vertretbaren Umfang Betroffene sanktioniert wurden, bei denen sich eine Wirkung im Sinn einer möglichen Verminderung der Fahrsicherheit aus wissenschaftlicher Sicht nicht tragfähig begründen ließ. Andererseits darf man aber nicht den Eindruck vermitteln, dass die Anhebung des Grenzwertes mit einer Toleranz - am Steuer „bekifft“ bzw. berauscht fahren zu können - verwechselt wird.

Über § 4 Abs. 3 OWiG (Meistbegünstigungsprinzip) ist für laufende Altfälle im OWi-Verfahren das mildeste Gesetz anzuwenden und damit bei Werten unterhalb des neuen gesetzlichen Grenzwertes freizusprechen. Rechtskräftige Verurteilung nach § 24a StVG können allerdings mangels gesetzlicher Regelung nicht nachträglich aufgehoben und getilgt werden.

Für Altfälle im Fahrerlaubnisrecht gibt es keine Amnestieregelung. Maßgeblich ist in den Anfechtungsverfahren die letzte verwaltungsbehördliche Entscheidung. Galt da noch altes Recht, ist dieses bei der gerichtlichen Beurteilung zugrunde zu legen.

Im Fahrerlaubnisrecht ist zu akzeptieren, dass der Gesetzgeber mit dem neuen §13a Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) eine geänderte Risikobewertung vorgenommen hat. Die bisherige Unterscheidung nach Konsummustern (regelmäßig/gelegentlich/einmalig) bei Cannabis hat sich erledigt. Doch diese Vorschrift bereitet in der Praxis Probleme - insbesondere bei der Frage, wann Tatsachen die Annahme von Cannabismissbrauch begründen. Neben der ersten tatbestandsmäßigen Cannabisfahrt werden also Zusatzfaktoren benötigt. Hier wird es im Arbeitskreis um die Frage gehen, welche das sein können. Als mögliche Beispiele sind anzuführen:

- Abstellen auf fehlende Ausfallerscheinungen trotz hoher THC-Werte?
- Berücksichtigung der THC-COOH-Werte ab 150 ng/ml?
- Abstellen auf Konsummuster (chronisch oder übermäßig mit Toleranzbildung, riskante Konsumform, Mischkonsum)?
- Berücksichtigung der näheren Umstände wie Tatzeit und Fahrtstrecke?
- Oder Abstellen auf mitgeführte Menge?

Kurzfassung des Referats

Fahreignungsüberprüfung und fahrerlaubnisrechtliche Einordnung von „Cannabis-Altfällen“

Harald Hofstetter

Leiter des Sachgebiets Fahreignung beim Landkreis München, Grasbrunn-Neukeferloh

Mit der Teillegalisierung von Cannabis ging nicht nur die Festlegung eines neuen Grenzwerts von 3,5 ng/ml THC einher, sondern in der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) wurde eine neue Lex-Specialis-Vorschrift geschaffen, welche ausschließlich bei Cannabisauffälligkeiten anzuwenden ist. Der Gesetz- und Verordnungsgeber wollte mit der Einführung des § 13a in die Fahrerlaubnis-Verordnung erreichen, dass eine fahrerlaubnisrechtliche Gleichbehandlung zwischen Alkohol und Cannabis entsteht, obwohl sich beide Stoffe fundamental voneinander unterscheiden. Dies ist auch der Grund, weshalb die § 13 und 13a der FeV nahezu deckungsgleich sind. Obwohl der neu geschaffene § 13a FeV auf den ersten Blick relativ klar und selbsterklärend aussieht, stellt diese Norm die Fahrerlaubnisbehörden in ihrer alltäglichen Praxis vor eine neue Herkulesaufgabe.

Grundsätzlich beabsichtigte der Gesetz- und Verordnungsgeber, dass bezüglich der Teillegalisierung von Cannabis nur noch Personen einer Fahreignungsüberprüfung zugeführt werden sollen, die wiederholt am Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss teilgenommen haben. Leider haben die Verantwortlichen versäumt, genauer zu definieren, wann bei einer einmaligen Teilnahme am Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss Zusatztatsachen gegeben sind, welche auf einen fahreignungsrelevanten Cannabismissbrauch hindeuten. Die Fahrerlaubnisbehörden sind daher im Rahmen von Einzelfallprüfungen dazu veranlasst zu entscheiden, ob sich aus einer einmaligen Straßenverkehrsteilnahme mit Cannabis die Annahme eines fahreignungsrelevanten Cannabismissbrauchs ableiten lässt.

Gleichzeitig ist für viele Fahrerlaubnisbehörden im Rahmen von Anträgen auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis unklar, wie s.g. „Cannabis-Altfälle“ unter Beachtung des § 13a FeV behandelt werden sollen. Da im Fahrerlaubnisrecht, anders als im Strafrecht, keine Amnestieregelung bezüglich Cannabisauffälligkeiten geschaffen wurde, ergeben sich häufig sehr komplexe Sachverhaltskonstellationen. Diese gehen stellenweise auch mit einem Mischkonsum von Alkohol oder anderen psychoaktiven Stoffen einher.

Kurzfassung des Referats

Cannabismissbrauch im Kontext der Überprüfung von Fahreignung

Dr. Dipl.-Psych. Thomas Wagner

Verkehrspsychologe, Dresden

Cannabis wurde seit Jahren zu einer „Lifestyle-Droge“ hochstilisiert und erfreut sich vor allem bei jungen Menschen einer hohen Akzeptanz und Beliebtheit. Und jenseits des Rauchs, den das "Gras" verbreitet, liegt ein bislang weitgehend nebulöses Territorium mit unscharfen Konturen: Das der fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen zur Fahreignung. Für schätzungsweise ca. 1-3 % der Cannabiskonsumanten sind Eignungszweifel angebracht, denn die dauerhafte Kompetenz, ein Fahrzeug stets sicher führen zu können, wird durch individuelle Risikomerkmale erheblich beeinträchtigt. Dazu gehören z.B. die Konsumform und -häufigkeit, Vorliegen einer klinisch relevanten Substanzkonsumstörung, Defizite im Bereich der Selbstkontrolle, unzureichendes Gefahrenbewusstsein oder ausgeprägte Risikobereitschaft. Aus gutachterlicher Perspektive wird im Vortrag die Überprüfung von Fahreignung dieser sehr kleinen Risikogruppe mit erheblichem Gefährdungspotenzial für die Verkehrsgemeinschaft unter Berücksichtigung der gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Teillegalisierung von Cannabis skizziert. Dazu wird das Vortragsthema wie folgt gegliedert:

- Lagebild zu den Begutachtungszahlen vor und nach Einführung des Konsumcannabisgesetzes (KCanG)
- Literaturskizze über Konsumhäufigkeiten, Zusammenhänge zwischen Cannabiskonsum und Unfallrisiken, Missachtung von Verkehrsregeln, Auswirkungen besonderer Konsumformen auf Fahreignungsaspekte.
- Abriss über den diagnostischen Prozess zur Einordnung des Ausmaßes einer verkehrssicherheitsrelevanten Substanzkonsumstörung bei Cannabiskonsumanten und Ableitung erforderlicher Änderungen in Einstellung und Verhalten.
- Abschließend werden Vorschläge und Lösungsansätze zur Eindämmung des Gefährdungspotenzials von Cannabiskonsumanten zur Diskussion gestellt.