

65. Deutscher Verkehrsgerichtstag

27. bis 29. Januar 2027 in Goslar

Presse-Information

Arbeitskreis V: Verbindliche Leitlinien in der Fahreignungsdiagnostik

- Ist der aktuelle Stand der Wissenschaft berücksichtigt?
- Fahreignung bei Cannabisgebrauch?
- Welche Rolle spielen medizinische Fachgesellschaften?

Leitung Prof. Dr. Dr. Reinhard Dettmeyer, Facharzt für Rechtsmedizin, Gießen

Referent Peter Roitzheim, Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht, Aachen

Referent Jürgen Brenner-Hartmann, Diplom-Psychologe, Verkehrspsychologe, Bad Boll

Referentin Katrin Hühnemann, LL. M. oec, Rechtsanwältin, Fachanwältin für Verwaltungsrecht, Erfurt

Sind der aktuelle Stand der Wissenschaft und neue Gesetzgebungen in der Fahreignungsdiagnostik berücksichtigt?

Leitlinien sind im Vergleich zu Richtlinien nicht rechtsverbindlich, sollen aber den aktuellen Standard der gutachterlichen Expertise abbilden und bundesweit eine einheitlich anerkannte und qualitativ vertretbare Begutachtungspraxis gewährleisten.

Dem Konsumenten wurde mit der Cannabislegalisierung der Eindruck vermittelt, dass der Konsum nicht nur legal, sondern in verkehrsrechtlicher Hinsicht nun unproblematisch sei.

Seit dem 1. April 2024 gilt mit § 13a Fahrerlaubnisverordnung (FeV) eine speziell auf die Auswirkungen von Cannabiskonsum auf die Fahreignung zugeschnittene Regelung. Anders als nach der alten Rechtslage (§ 14 FeV), wonach im Regelfall eine Rauschfahrt und Annahme von gelegentlichem Konsum den Entzug der Fahrerlaubnis zur Folge hatte, führt nunmehr erst der Verdacht auf Cannabisabhängigkeit oder Cannabismissbrauch und als speziell geregelter Fall zwei Zuwiderhandlungen unter Cannabiseinfluss - insbesondere nach § 24a Abs. 1 a Straßenverkehrsgesetz (StVG) - zu einer Begutachtung.

§ 13a FeV orientiert sich an den bisherigen Regelungen bei Fahren unter Alkoholeinfluss, obwohl sich Wirkungsweise und Abbau von Cannabis davon deutlich unterscheiden. Wie lässt sich dies in der konkreten verwaltungsrechtlichen Anwendung umsetzen?

Es wurden neue Anforderungen und Begrifflichkeiten („Cannabismissbrauch“, „Trennvermögen und Trennbereitschaft“ oder „riskanter Cannabiskonsum“) geschaffen, die interpretiert werden müssen. Können die Begutachtungsleitlinien der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und die von den Fachorganisationen Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) und Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) herausgegebenen Beurteilungskriterien dabei helfen, dies zu erreichen? Spiegelt sich dort der Stand der Wissenschaft wider?