

Presse – Information

Arbeitskreis II: Cannabis im Straßenverkehr – Strafrecht und Ordnungswidrigkeiten

- Gleichbehandlung von Alkohol und Cannabis?
- Stand der Wissenschaft – Grenzwerte (noch) aktuell?
- Problembereich Medizinalcannabis

Leitung **Helmut Trentmann**, Präsident des Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V., Hamburg

Referent **Dr. Holger Niehaus**, Richter am Landgericht, Düsseldorf

Referent **Carsten Staub**, Rechtsanwalt, Mettmann

Referent **Prof. Dr. Stefan Tönnies**, Leiter der Abteilung Forensische Toxikologie, Institut für Rechtsmedizin, Frankfurt/Main

In Kürze:

Besteht im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht die Möglichkeit einer Gleichbehandlung von Alkohol und Cannabis?

Im Einzelnen:

Alkohol und Cannabis bzw. dessen Wirkstoff THC unterscheiden sich grundlegend in den Auswirkungen auf die Fahrweise und das Unfallrisiko. Stand der Wissenschaft ist, dass sich hinsichtlich der Wirkung bzw. des Verkehrsunfallrisikos Wirkstoffkonzentrationen entsprechend den zum Alkohol anerkannten „Grenzwerten“ wissenschaftlich nicht etablieren lassen.

In diesem Zusammenhang stellt sich aus juristischer Sicht die Frage, ob im Verkehrsstrafrecht Cannabiskonsumenten gegenüber Alkoholkonsumenten privilegiert werden, da es keinen Grenzwert für absolute Fahruntüchtigkeit bezogen auf den Wirkstoff THC gibt.

Brauchen wir überhaupt einen Grenzwert der absoluten Fahrunsicherheit für THC oder reichen die Sanktion mit einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG und die Strafbarkeit nach den Vorgaben der obergerichtlichen Rechtsprechung zur relativen Fahruntüchtigkeit aus?

Ist der Grenzwert von 1 ng/ml THC sowohl für die Verantwortlichkeit nach § 24a StVG als auch als das Bemessungskriterium für die relative Fahrunsicherheit ein nicht vertretbares Kriterium, gegen das im Rahmen der Verteidigung aktiv opponiert werden sollte.

Schließlich soll die Frage beleuchtet werden, ob die Diskussion um einen Grenzwert für das Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht nicht überflüssig erscheint, zumal wegen der fahrerlaubnisrechtlichen Folgen die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs hinreichend geschützt ist.

Presse – Information

Arbeitskreis II

II / 1

Kurzfassung des Referats

Cannabis im Straßenverkehr – „Grenzwerte“ im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht

Prof. Dr. Holger Niehaus

Richter am LG, Düsseldorf

Auch wenn eine etwaige Legalisierung des Cannabis-Konsums außerhalb des Straßenverkehrs (wie beim Alkohol) selbstverständlich nicht bedeutet, dass auch das Führen eines Fahrzeugs nach dem Konsum sanktionslos wäre, wird auch das straßenverkehrsrechtliche Sanktionenrecht eine veränderte Bewertung der Gefährlichkeit von Cannabis auf Dauer nicht auf Dauer ausblenden können, zumal sich auch unabhängig von der gegenwärtigen Legalisierungsdebatte insbesondere im Rahmen des Ordnungswidrigkeitentatbestandes (§ 24a Abs. 2 StVG) weiterhin, wie seit jeher, die Frage stellt, ob sich die gegenwärtige (nahezu) „Null-Toleranz-Grenze“ bei Cannabis-Konsum tragfähig legitimieren lässt – sowohl unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit als auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung mit dem Alkoholkonsum.

§ 24a Abs. 2 StVG (Fahrt unter der Wirkung von Drogen) begegnet Bedenken im Hinblick auf den Cannabis-Konsum, weil eine Korrelation zwischen dem gemessenen THC-Wert und einer Fahrsicherheitsminderung naturwissenschaftlich-medizinisch auch weiterhin nicht belegbar ist.

Im Ergebnis dürfte es sowohl im Strafrecht wie im Ordnungswidrigkeitenrecht in rechtlicher Hinsicht weniger in erster Linie um eine „Gleichbehandlung“ von Alkohol- und Cannabis-Konsum gehen, als vielmehr darum, dass ein rechtsstaatliches Sanktionenrecht einer tragfähigen Legitimation bedarf – im Fall der Alkohol- und Drogentatbestände also einer naturwissenschaftlich-rechtsmedizinischen Grundlage für den angenommenen Zusammenhang von Wirkstoff-Konzentration und deren Auswirkungen auf die Fahrsicherheit und damit die Verkehrssicherheit. Die Einhaltung Voraussetzungen erscheint gegenwärtig mit Blick auf die Ausgestaltung des Tatbestands der „Drogenfahrt“ nach § 24a Abs. 2 StVG nicht ohne weiteres als gewährleistet.

Presse – Information

Arbeitskreis II

II / 2

Kurzfassung des Referats

Gleichbehandlung von Alkohol und Cannabis? Stand der Wissenschaft – Grenzwerte (noch) aktuell? Problembereich Medizinalcannabis

Carsten Staub

Fachanwalt für Straf- und Verkehrsrecht, Mettmann

Der anwaltliche Beistand bei Alkoholtäter/innen im Verhältnis zu Cannabiskonsumenten/innen ist unterschiedlich. Mangels bestehender Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit für Betäubungsmittel sieht man sich bei einer möglichen Strafbarkeit nach § 316 StGB oftmals mit einer umfangreicheren und kostenintensiveren Beweisaufnahme zu Feststellung der relativen Fahruntüchtigkeit konfrontiert.

Dabei sind oft Polizeibeamte/innen die einzigen Zeugen. Regelmäßig fallen Kosten für ein Sachverständigengutachten an. Und die Unzufriedenheit mit den Angaben der Beweismittel und der Beweiswürdigung des Instanzgericht führt oft zu Rechtsmitteln, um überprüfen zu lassen, ob z.B. § 316 StGB richtig angewendet worden ist.

Bei Bußgeldverfahren unterscheiden sich Alkoholtäter/innen nicht von Cannabiskonsumenten/innen. Die anwaltliche Beratung zu führerscheinverwaltungsrechtlichen Konsequenzen erfolgt gerade bei Cannabiskonsum, sicherlich auch bei Alkohol, aber eben eingeschränkter.

Presse – Information

Arbeitskreis II

II / 3

Kurzfassung des Referats

Straf- und ordnungswidrigkeitsrechtliche Vergleichbarkeit von Cannabis und Alkohol

Prof. Dr. Stefan Tönnies

Leiter der Abteilung Forensische Toxikologie, Institut für Rechtsmedizin, Universität Frankfurt/Main

Das Rauschmittel Alkohol ist gesellschaftlich akzeptiert und es ist eine Gesetzgebung und Rechtsprechung etabliert, die auf an Verkehrsunfallrisiken orientierten Grenzwerten beruht. Cannabis ist zu Rauschzwecken verboten, der einzige Grenzwert für den Cannabiswirkstoff Tetrahydrocannabinol (THC) erfasst einen Cannabiskonsum vergleichsweise empfindlich.

Aus kritischen Auswertungen epidemiologischer Studien ergibt sich, dass das Risiko, als Fahrer in einen Unfall verwickelt zu sein, verletzt oder getötet zu werden bzw. diesen Unfall zu verursachen, bei Cannabiskonsumern erhöht ist und im Bereich der von Alkohol (0,1 – 0,5 ‰) liegt. Eine Korrelation zwischen Unfallrisiko und Wirkstoffkonzentration, wie dies für Alkohol wiederholt gezeigt wurde, konnte für THC nicht etabliert werden. Die Verkehrsriskien durch Alkoholkonsum ergeben sich u.a. durch unangepasste Fahrgeschwindigkeit verbunden mit verminderter Aufmerksamkeits- und Reaktionsleistung. Dagegen zeigt sich in experimentellen Studien für Cannabiskonsumern eine eher defensive Fahrweise, die Unfallrisiken betreffen eher chronische Konsumenten.

Die Korrelation von Wirkungen bzw. Ausfallserscheinungen mit der Höhe der Blutalkoholkonzentration (BAK) ist zwar etabliert, Anflutungs- und Eliminationsphase sowie unbekannte Toleranz verändern diese jedoch. Für THC gibt es bei den erheblichen interindividuellen Unterschieden in der Rauschwirkung bis heute keine Konzentrations-Wirkungsbeziehungen, die mit der Befundlage für Alkohol vergleichbar wären. Im Vergleich zu Alkohol hat der Cannabiskonsumierende durch das Rauchverhalten eher eine Kontrolle über die Wirkung.

Der Verlauf von Blutalkoholkonzentrationen wird als berechenbar angesehen. Für den Cannabiswirkstoff THC ist die Toxikokinetik ungleich komplexer und Konzentrations-Zeitverläufe sind weder vorhersehbar noch berechenbar. Drei Faktoren sind ausschlaggebend: die ausgeprägte Verteilungsphase, die multiexponentielle und variable Elimination und der aufgrund häufigeren Konsums im Körper angereicherte Wirkstoffanteil (sog. „residual THC“). Insbesondere letzteres unterscheidet THC so gravierend von Ethanol, dass eine Vergleichbarkeit von Konzentrationen nicht denkbar ist. Im Gegensatz zu Alkohol ist die Bewertung eines Cannabiskonsums für einen Vorfall deutlich eingeschränkt. Es ist als derzeitiger internationaler wissenschaftlicher Konsens anzusehen, dass THC-Konzentrationen nicht hinsichtlich eines Verkehrssicherheitsrisikos bewertet und keine Grenzwerte für vorgegebene Risikoabstufungen bestimmt werden können.

Alkohol und Cannabis unterscheiden sich so gravierend in Wirkungsweise, Toxikokinetik, Einfluss auf die Fahrweise sowie das Unfallrisiko, dass eine einfache Vergleichbarkeit nicht gegeben ist und aus wissenschaftlicher Sicht keine äquivalenten Wirkstoffkonzentrationen angegeben werden können.