

Stellungnahme

von Marco Schäler, Geschäftsführer der Kommission „Verkehr“ der Deutschen
Polizeigewerkschaft

Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 3. Juni 2024 zum Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BT-Drucksache 20/11370)

A. Allgemeine Vorbemerkungen

Rauschmittel gehören mittlerweile zu einer der Hauptunfallursachen im Straßenverkehr und haben sich ausweislich der vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Langzeitentwicklung in den letzten 30 Jahren mehr als verfünffacht. Bedauerlicherweise kann aufgrund dieser statistischen Erfassung bislang keine Differenzierung zwischen den einzelnen Stoffgruppen erfolgen, da sich die Auswertung auf Bundesebene lediglich auf „andere berauschende Mittel“ bezieht und insofern keine geeignete Ausgangsstatistik für eine Evaluation der Teillegalisierung von Cannabis und ihre Auswirkungen auf den Straßenverkehr darstellt. Eine feingliedrige Auswertung ist somit nur mit den in den Ländern geführten Verfahren möglich. Besorgniserregend ist zudem die Entwicklung der beim Kraftfahrt-Bundesamt dokumentierten Drogenverstöße im Ordnungswidrigkeitenverfahren, die ebenfalls deutliche Anstiege aufweisen und die Zahl der Alkoholverstöße bereits signifikant übertroffen haben. Letztlich ist auch hier keine Differenzierung zwischen den einzelnen Stoffgruppen oder detektierten Mischintoxikationen möglich, sodass an dieser Stelle ebenfalls eine bedeutsame Lücke in der Ausgangsstatistik für eine mögliche Evaluation besteht.

Einen ersten Anhalt hierfür bieten jedoch die wissenschaftlich dokumentierten Erfahrungen aus den USA und Kanada, die eindrucksvoll belegen, dass die Legalisierung von Cannabis zugleich mit einem signifikanten Anstieg der Fahrten unter dem Einfluss des Rauschmittels einhergeht (Beirness D, Porath, A., Clearing the Smoke on Cannabis, Cannabis use and Driving – An Update, Canadian Centre on Substance Use and Addiction, 2019) und in einem direkten Zusammenhang mit der dadurch bedingten Steigerung der Verkehrsunfallzahlen steht. Demnach stieg beispielsweise die Anzahl der durch THC beeinflussten und an tödlichen Verkehrsunfällen beteiligten Fahrenden in dem Bundesstaat Washington von 9,3 auf 19,1 Prozent (Tefft/Arnold, Estimating Cannabis Involvement in Fatal Crashes in Washington State Before and After the Legalization of Recreational Cannabis Consumption, American Journal of Epidemiology 12/2021).

B. Anmerkungen zum Gesetzesentwurf

I. Anhebung des THC-Grenzwertes

Basierend auf den Empfehlungen der interdisziplinären Expertengruppe soll der Grenzwert für THC in dem zugrundeliegenden Entwurf von 1,0 ng/ml auf 3,5 ng/ml angehoben und zugleich in einem neu geschaffenen § 24a Abs. 1a StVG-E verankert werden. Hierbei handelt es sich um ein straßenverkehrsrechtliches Novum mit Alleinstellungsmerkmal, denn bislang werden die in der Anlage zu § 24a StVG benannten Stoffgruppen lediglich im Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog mit den von der Grenzwertkommission empfohlenen Werten beziffert. Der Bundestag würde mit der gesetzlichen Verankerung eines isolierten Grenzwertes für THC die bestehende Systematik aus nicht nachvollziehbaren Gründen durchbrechen und zugleich ein berechtigtes Interesse der Konsumenten von den übrigen Rauschmitteln an der Festschreibung des jeweils einschlägigen Grenzwertes im StVG hervorrufen.

Überdies entbehrt die Anhebung des THC-Grenzwertes in § 24a StVG einem wissenschaftlichen Konsens, da in großen Teilen der renommierten Forschung erhebliche Bedenken gegen die Simplifizierung einer Grenzwertanhebung

kommuniziert wird (vgl. Auwärter et al.: Stellungnahme der Grenzwertkommission zur Frage einer Änderung des Grenzwertes für Δ^9 -Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum zur Feststellung des Vorliegens der Voraussetzungen des § 24a (2) StVG, Blutalkohol 59/2022, S. 331-339; Daldrop: Cannabis Grenzwerte – naturwissenschaftliche Aspekte, Ziele und Wege, Blutalkohol 61/2024, S. 159-163).

Demgegenüber besteht einhelliger Konsens darüber, dass die Nachweisdauer von THC im Blut sowie die jeweilige Beeinträchtigung von dem Wirkstoffgehalt des Konsumproduktes, von der Rauchdynamik und dem Konsumverhalten abhängt. Zugleich fällt die THC-Konzentration im Gehirn deutlich langsamer ab als im Blut, sodass eine exakte Rückrechnung, vergleichbar mit der Widmark'schen Formel bei Alkohol, nicht möglich ist. Insofern verwundert es doch sehr, dass genau mit dieser Vergleichbarkeit zum Alkohol für die Festsetzung des neuen Grenzwertes argumentiert wird. Vielmehr variieren die Auswirkungen nach dem Konsum von Cannabis individuell erheblich, wodurch es bereits aktuell zu signifikanten und in Teilen auch gefährlichen Fehleinschätzungen der Konsumenten im Hinblick auf ihre Fahrtüchtigkeit kommt. Im Falle einer Anhebung des THC-Grenzwertes in § 24a Abs. 1a StVG-E würden nach einer statistischen Auswertung der Rechtsmedizin der Universität Leipzig ca. 36 % der bisherigen Zuwiderhandlungen gegen die in § 24a Abs. 2 StVG verankerte Rechtsnorm entfallen, wodurch vornehmlich Gelegenheitskonsumenten profitieren (Becker et al.: Wie wirkt sich eine Erhöhung des THC-Grenzwertes auf die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten bei gelegentlichen und chronischen Cannabiskonsumenten aus?, Die POLIZEI 1/2024, S. 1 ff.).

Zugleich widerspricht eine solche Anhebung der aktuell geltenden Rechtsprechung des BVerwG, wonach kein Spielraum für eine „akzeptable Risikoerhöhung“ durch Cannabis im Straßenverkehr besteht (BVerwG, Urteil vom 23.10.2014 – 3 C 3.13). Unter Berücksichtigung der bestehenden Literatur sowie den polizeilichen Erfahrungen ist der aktuelle Grenzwert für THC in Höhe von 1,0 ng/ml maßvoll und hochvalide. Vor diesem Hintergrund hat sich auch der polizeiliche Vertreter in der vom BMDV eingesetzten Expertengruppe gegen eine Anhebung des THC-Grenzwertes

ausgesprochen und ein entsprechendes Votum als Beauftragter des Arbeitskreises II der Innenministerkonferenz dokumentieren lassen.

II. Alkoholverbot für Cannabiskonsumenten

Weiterhin ist auf der Grundlage der Empfehlungen der interdisziplinären Expertengruppe ein Alkoholverbot für Cannabiskonsumenten in § 24a Abs. 2a StVG-E vorgesehen, wonach Kraftfahrzeugführende, die 3,5 ng/ml oder mehr im Blutserum aufweisen, keine alkoholischen Getränke zu sich nehmen oder die Fahrt unter der Wirkung solcher Getränke antreten dürfen. Hierdurch möchte der Gesetzgeber nachvollziehbarerweise den besonderen Gefahren durch Mischkonsum begegnen, allerdings bleibt unklar, wie sich der einzelne Verkehrsteilnehmende in seinem nicht selten zuvor stattgefundenen Alkoholkonsum auf eine etwaige Überschreitung des neuen THC-Grenzwertes einstellen soll. Vielmehr bleibt zu befürchten, dass an dieser Stelle eine individuelle Überprüfung des eigenen Konsumverhaltens unterbleibt und eine gefahrenerhöhende Teilnahme am Straßenverkehr in Kauf genommen wird.

Problematisch erscheint zudem die in § 24a Abs. 4 StVG-E verankerte Ausnahme vom Alkoholverbot, sofern die Substanz aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt. In diesen Fällen darf von dem Alkoholverbot abgewichen werden, obwohl das sog. Medikamentenprivileg keinerlei Grenzwert kennt und der Gesetzgeber zurecht eine gefährliche Wechselwirkung zwischen Cannabis und Alkohol bescheinigt.

III. Fahranfängerinnen und Fahranfänger

Aufgrund der fehlenden Fahrpraxis und der positiven Erfahrungen mit dem Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und Fahranfänger hat der Gesetzgeber auch ein faktisches THC-Verbot für diese Personengruppe in § 24c StVG-E implementiert und insofern eine analoge Anwendung des bewährten Grenzwertes in Höhe von 1,0 ng/ml verankert. Folgerichtig sollen in diesem Zusammenhang auch die Anforderungen an die Begleitperson zum Begleiteten Fahren ab 17 Jahren in § 48a Abs. 6 FeV-E

angepasst werden, wonach diese den Fahranfänger bzw. die Fahranfängerin nicht begleiten darf, wenn sie 3,5 ng/ml oder mehr Tetrahydrocannabinol im Blutserum hat. Letztlich ergeben sich hierdurch kaum begründbare Wertungswidersprüche zu den Alkoholgrenzwerten in § 48a Abs. 6 Nr. 1 FeV, da hiernach eine Begleitung unzulässig ist, wenn die begleitende Person 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt. In den Begründungen zur Anhebung des THC-Grenzwertes wird hingegen erläutert, dass 3,5 ng/ml mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,2 Promille korreliert und insofern eher eine Reduzierung der Alkoholgrenzwerte in § 48a Abs. 6 FeV geboten erscheint. Zugleich hat es der Verordnungsgeber auch an dieser Stelle wieder versäumt, die Überwachung einer möglichen Alkohol- oder Drogenintoxikation der Begleitperson mit vollstreckbaren Sanktionsinstrumentarien zu hinterlegen. Bedauerlicherweise handelt es sich hierbei um keine Ordnungswidrigkeit gemäß § 75 FeV, deren Umsetzung in der polizeilichen Überwachungspraxis lediglich durch gefahrenabwehrrechtliche Maßnahmen möglich ist. Letztlich kann die festgeschriebene THC-Grenze in § 48a Abs. 6 Nr. 1a FeV-E nur mit einer Blutprobe zweifelsfrei festgehalten werden, die jedoch aufgrund der rechtlichen Vorgaben in § 81a StPO i. V. m. § 46 Abs. 4 OWiG nicht bei der Begleitperson entnommen werden darf. Insofern handelt es sich hierbei um eine reine Symbolvorschrift, die keinerlei Durchsetzbarkeit ermöglicht und somit ins Leere läuft.

IV. Sonstige Anmerkungen

Abschließend sei der Hinweis erlaubt, dass durch die zahlreichen Neuerungen nunmehr auch ein Geflecht aus unterschiedlichen THC-Grenzwerten im Straßenverkehrsrecht entsteht, das erhebliche Umsetzungsproblematiken für die polizeiliche Verkehrsüberwachung mit sich bringt. Unter Berücksichtigung des vorliegenden Gesetzesentwurfs ergeben sich dabei folgende Unterteilungen:

- ab 1,0 ng/ml in den Fällen einer Handlung nach §§ 316, 315c StGB, § 24c StVG-E und § 8 Abs. 3 Nr. 1 BOKraft

- ab 3,5 ng/ml in den Anwendungsfällen des § 24a Abs. 1a StVG

Unklar bleibt, ob der Gesetzgeber bewusst auf eine Anpassung des § 28 Nr. 13 GGVSEB verzichtet hat, denn nach der zugrundeliegenden Gesetzesausgestaltung existiert für die Fahrzeugführenden von Gefahrguttransporten keine spezifische Grenzwertregelung, sodass hier der Auffangtatbestand in § 24a Abs. 1a StVG-E und der darin geregelte THC-Grenzwert von 3,5 ng/ml für diesen Adressatenkreis greift. Letztlich entstehen hierdurch jedoch kaum begründbare Wertungswidersprüche zur Regelung im gewerblichen Personentransport (vgl. § 8 Abs. 3 Nr. 1 BOKraft), der mit der besonderen Verantwortung und den mit dem Transport von Gefahrgütern einhergehenden Gefahren im Straßenverkehr nicht in Einklang zu bringen ist.

Zugleich führen die unterschiedlichen Grenzwerte zu erheblichen Problemen in der Einsatzmittelbeschaffung für die polizeiliche Verkehrsüberwachung, denn eine zielgenaue Detektion ist nur mit zwei unterschiedlichen Drogenvortestversionen möglich, die in ihren Cut-Off-Werten an die spezifischen Grenzwerte angepasst werden müssten. Mit Blick auf die von der interdisziplinären Expertengruppe empfohlene Verwendung von kostenintensiveren Speicheltests und der hier angesprochenen Erforderlichkeit von zwei unterschiedlichen Testversionen entstehen nicht unerhebliche Kosten für die Länder, die insofern Einfluss in die nicht belegten Abschnitte des „Erfüllungsaufwandes der Verwaltung“ und die hierdurch entstehenden „Kosten“ des Gesetzesentwurfs finden sollten.

C. Schlussbetrachtungen

Nach Auffassung der Deutschen Polizeigewerkschaft stellt die Anhebung des THC-Grenzwertes im Straßenverkehr ein Schritt in die falsche Richtung dar und ist mit der von Bundesregierung adaptierten „Vision Zero“ nicht in Einklang zu bringen. Nicht zuletzt die Erfahrungen in den USA und Kanada belegen eindrucksvoll, dass die Legalisierung von Cannabis zugleich auch einen deutlichen Einfluss auf die Sicherheit des Straßenverkehrs hat. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wäre vielmehr eine Anpassung der Alkoholgrenzwerte erforderlich gewesen.