

Schriftliche Stellungnahme

Dr. med. Renate Zunft

Deutscher Bundestag Drucksache 19/17612

Gleichstellung von cannabis-und alkoholkonsumierenden Führerscheininhaberinnen und Führerscheininhabern

Mit der berauschenden Wirkung von Alkohol und Cannabis, die als wesentliches Konsummotiv für beide Substanzen angenommen werden kann, erschöpft sich die Gemeinsamkeit.

Wesentliche Unterschiede, die die Möglichkeit einer Gleichstellung erschweren, sind bezogen auf Cannabis:

- THC-Gehalt ist überwiegend nicht bekannt.
- Die aufgenommene Menge variiert ganz wesentlich abhängig von Konsumart und Konsumerfahrung.
- Blutkonzentrationen variieren erheblich selbst bei bekanntem THC-Gehalt und identischer Konsumform
- Die Verteilung im Körper und der Abbau ergeben ein kompliziertes Bild
- Es existiert keine einfache Konzentrations-Wirkbeziehung.

Damit ist eine Gleichstellung schon aus pharmakologischer Sicht nicht möglich. Neben pharmakokinetischen Unterschieden zwischen Cannabis und Alkohol begibt sich der Cannabiskonsumierende in zusätzliche Ungewissheit, die mit der unbekannten Wirkstoffmenge verbunden ist.

„Im April 2019 hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) entschieden, dass bei einem gelegentlichen Cannabis-Konsumierenden „die Fahrerlaubnisbehörde in der Regel nicht

ohne weitere Aufklärung von fehlender Fahreignung ausgehen und ihm unmittelbar die Fahrerlaubnis entziehen“ darf (BVerwG, Urteil vom 11.04.2019 – 3 C 13.17).“

Seither wird dies in der Verwaltungspraxis umgesetzt. Begutachtungen bei Fahrerlaubnisinhabern werden nach erstmaliger Fahrt unter Cannabiseinfluss angeordnet, um eine Prognose über das zukünftige Verhalten zu erlangen.

„Wie bei Alkoholkonsum sollen aber auch bei Cannabiskonsum nur noch Personen sanktioniert werden, die tatsächlich berauscht mit einem (Kraft-)Fahrzeug am Straßenverkehr teilnehmen und so die Verkehrssicherheit gefährden.“

Das Gericht hat in dem Urteil ausgeführt, dass das Trennungsgebot bereits dann verletzt ist, wenn die Möglichkeit einer cannabisbedingten Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden kann. Der Nachweis eines Rausches ist dazu nicht erforderlich. Auch bei einer Fahrt unter Alkoholeinfluss muss kein Rausch nachgewiesen werden. Bei Alkoholgewöhnung ist nicht anzunehmen, dass dieser unter niedrigen BAK-Werten regelhaft erreicht wird. Auch darauf nimmt der Gesetzgeber keine Rücksicht, so dass eine Besserstellung der Alkoholkonsumierenden nicht festgestellt werden kann.

*„Im Gegensatz zu alkoholkonsumierenden Führerscheininhaber*innen wird Cannabiskonsum*innen momentan selbst dann die Fahrerlaubnis dauerhaft entzogen, wenn sie nicht unter Rauschwirkung ein Kraftfahrzeug führen oder überhaupt nicht mit einem Fahrzeug am Straßenverkehr teilnehmen. Denn schon die Tatsache, dass sie Cannabis konsumieren, begründet nach heutiger Praxis die Annahme, sie seien charakterlich ungeeignet, am Straßenverkehr teilzunehmen. Selbst für regelmäßige Alkoholkonsumierende gilt das dagegen in der Regel nicht.“*

Eine Fahrerlaubnisentziehung ist bei ausschließlicher Feststellung des Konsums von Cannabis ohne das Hinzutreten weitere Tatsachen nicht möglich, entspricht nicht der Verwaltungspraxis und würde auch vor Gericht nicht Bestand haben. Dazu liegen eindeutige Regelungen im §14 der Fahrerlaubnisverordnung vor.

Der Begriff der Regelmäßigkeit bedarf der genaueren Betrachtung. Vorgeschlagen wird eine Einteilung in gelegentlich Konsumierende mit Konsumhäufigkeit an bis zu 4 Tagen/Woche und regelmäßig Konsumierende mit 5 Tagen/Woche oder mehr. Tatsächlich werden in Studien aber oft abweichende Einteilungen gewählt.¹ Ein Vergleich und eine gezielte Auswertung der Vielzahl der vorliegenden Studien ist somit nur begrenzt möglich. Der Begriff der Regelmäßigkeit weicht in Bezug auf Cannabiskonsum vom allgemeinen Sprachgebrauch erheblich ab.

¹ Bundesanstalt für Straßenwesen (2006) Cannabis und Verkehrssicherheit. Mangelnde Fahreignung nach Cannabiskonsum: Leistungsdefizite, psychologische Indikatoren und analytischer Nachweis. Heft M 182. Wirtschaftsverlag NW 2006. (bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2011/227/pdf/M182.pdf)

In der Anlage 4 der Fahrerlaubnisverordnung wird in Nr. 9.2.1 ausgeführt, dass Fahreignung bei regelmäßigem Konsum von Cannabis nicht gegeben ist. Dazu wurde auf Grundlage der Begutachtungsleitlinien ausgeführt, dass es sich dabei um einen (fast) täglichen Konsum handelt, so dass Abstinenzphasen kürzer und seltener sind und zudem durch Toleranzentwicklung eine realistische Einschätzung der subjektiven Gefährdung beeinträchtigt ist.²

„Der Entzug der Fahrerlaubnis kann für die Betroffenen existenzielle Folgen haben. Denn viele Arbeitsstätten, aber auch Orte der gesellschaftlichen Teilhabe sind ohne Fahrzeug nicht zu erreichen.“

Die Bedeutung des Erhalts der Fahrerlaubnis ist dem Betroffenen bewusst. Das Risiko der Verkehrsteilnahme unter Einfluss von Drogen wie auch Alkohol ist bekannt. Der Konsum findet freiwillig statt. Es kann auf Konsum verzichtet werden und es kann eine ausreichende Karenzzeit eingehalten werden, wenn der Konsum ausreichend kontrollierbar ist. Dies ist gerade die Voraussetzung für die Fahreignung.

„Der meist angewendete Grenzwert von 1,0 ng THC pro ml Blutserum ist so niedrig, dass dieser oft noch Tage nach dem Cannabiskonsum überschritten wird, wenn längst keine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit mehr bemerkbar ist.“

Bei gelegentlichem Cannabiskonsum konnte gezeigt werden, dass ein THC-Wert von 1 ng/ml oder mehr regelhaft nach 24 Stunden nicht nachweisbar ist. So wird berichtet, dass nach 8-12 Stunden bereits dieser Grenzwert unterschritten wird.³

Bei regelmäßigem Konsum kann jedoch der THC-Wert auch noch nach mehr als 24 Stunden nachweisbar sein.⁴ Dies geschieht durch eine Umverteilung aus dem Fettgewebe. Der Nachweis einer relevanten THC-Konzentration bei länger zurückliegendem Konsum weist somit auf ein regelmäßiges Konsummuster nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung hin.

Es fehlt die Korrelation der THC-Konzentration zu Leistungseinschränkungen oder Fahrfehlern. Für die gelegentlich Cannabiskonsumierende sind verkehrssicherheitsrelevante Defizite nachgewiesen.⁵ Durch eine Phasenverschiebung zwischen den THC-Konzentrationen und den festgestellten Defiziten (zeitverzögerte Wirkung) ist somit eine direkte Zuordnung der Defizite zu Blutkonzentrationen nicht gelungen. Es konnte zudem gezeigt werden, dass auch in der postakuten Phase 6 Stunden nach Konsum die Anzahl von Fahrfehlern wieder ansteigend

² https://www.bast.de/BASSt_2017/DE/Verkehrssicherheit/Fachthemen/U1-BLL/Begutachtungsleitlinien.pdf?__blob=publicationFile&v=20.

³ Stefan W Toennes, Johannes G Ramaekers, Eef L Theunissen, Manfred R Moeller, Gerold F Kauert (2008) Comparison of cannabinoid pharmacokinetic properties in occasional and heavy users smoking a marijuana or placebo joint J. Anal Toxicol 2008 Sep;32(7):470-7. doi: 10.1093/jat/32.7.470

⁴ Skopp/Pötsch 2008: Cannabinoid Concentrations in Spot Serum Samples 24-48 Hours After Discontinuation of Cannabis Smoking. IN: Journal of Analytical Toxicology. Vol. 32).

⁵ Bundesanstalt für Straßenwesen (2006) Cannabis und Verkehrssicherheit. Mangelnde Fahreignung nach Cannabiskonsum: Leistungsdefizite, psychologische Indikatoren und analytischer Nachweis. Heft M 182. Wirtschaftsverlag NW 2006. (bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2011/227/pdf/M182.pdf)

war, wobei auch hier keine Korrelation zur Höhe des THC-Wertes bestand und der überwiegende Teil der Studienteilnehmer bereits einen Wert sogar unter 1 ng/ml erreicht hatte.⁶

„In § 14 Abs. 1 FeV ist zu ergänzen, dass ein ein-oder mehrmaliger betäubungsmittelrechtlicher Verstoß bei Cannabis keine Eignungszweifel begründet und die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht allein aufgrund dieser Tatsache angeordnet werden kann;“

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts aus April 2019 wird die Fahrerlaubnis nach einer einmaligen Fahrt unter Cannabiseinfluss nicht ohne weitere Maßnahmen entzogen. Die daraus folgende Verwaltungspraxis zeigt sich seither in der regelhaften Anordnung einer MPU bei Fahrerlaubnisinhabern. Eine interne Auswertung von annähernd 100 Begutachtungen im Zeitraum Dezember 2020 und Januar 2021 ergab in drei Viertel der Fälle einen Konsum, der im Hinblick auf die Fahreignung bedenklich ist mit angegebenem täglichem Konsum, Kombination mit Alkohol oder weiteren Drogen, psychiatrischer Komorbidität oder gravierenden psychischen Problemen. Dabei zeigte sich kein Unterschied der Untersuchten mit THC-Konzentration bis oder über 3 ng/ml.

Eine Abklärung der Fahreignung ist damit weiterhin geboten und im Sinne der Verkehrssicherheit notwendig.

„die Erforschung und Entwicklung von Messverfahren, welche nur eine akute, verkehrsrelevante Beeinträchtigung durch Cannabiskonsum tatsächlich nachweisen, zu fördern und auf Messverfahren, die das nicht psychoaktive, lange nachweisbare und nichts über die Fahrtauglichkeit aussagende Abbauprodukt THC-COOH (THC-Säure) bestimmen, zu verzichten“

In den Ausführungen wurde bereits dargelegt, dass es aufgrund der mangelnden Konzentrations-Wirkungsbeziehung nicht erwartet werden kann in Zukunft Werte festzuschreiben, die eine Zuordnung zu Beeinträchtigungen erlauben. Die Bestimmung des THC-COOH-Wertes ist aus Plausibilitätsgründen erforderlich.

„in § 24a des Straßenverkehrsgesetzes eine fundierte Anpassung des THC-Grenzwertes und dessen Normierung vorzunehmen, indem analog zur Regelung bei Alkohol für THC einen Toleranzgrenzwert von 10 ng/ml Blutserum eingeführt wird, bei welchem die Beeinträchtigung etwa der bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5‰ entspricht;“

Eine Änderung des Grenzwertes von THC mit 1 ng/ml ist zur Feststellung einer Ordnungswidrigkeit nach §24a zu begründen, da fahreignungsrelevante Auswirkungen ab 1 ng/ml nicht ausgeschlossen sind, ab 2 ng/ml nachgewiesen.⁷

⁶ Anne Tank , Tobias Tietz , Thomas Daldrop , Holger Schwender , Florence Hellen , Stefanie Ritz-Timme , Benno Hartung On the impact of cannabis consumption on traffic safety: a driving simulator study with habitual cannabis consumers Int.J Legal med. 2019 Sep;133(5):1411-1420. doi: 10.1007/s00414-019-02006-3. Epub 2019 Jan 30

⁷ Ramaekers Jg, Berghaus g, Van laar mW, drummer oH (2009) dose related risk of motor vehicle crashes after cannabis use: an update. in drugs, driving and Traffic safety (eds. Verster JC, Pandi-Perumal sr, ramaekers Jg and de gier JJ), Birkhäuser, Basel: 477-499.

„für die §§ 315c und 316 des Strafgesetzbuches eine Normierung des THC-Grenzwertes vorzunehmen, indem ein THC-Wert von 3,0 ng/ml Blutserum festgelegt wird, unterhalb welchem eine relative Fahruntüchtigkeit ausgeschlossen werden kann.“

Dies gilt umso mehr als Grenzwert der §§ 315c oder 316, zumal hier im Gegensatz zum Alkohol der Nachweis relevanter Fahrfehler oder Ausfallerscheinungen zusätzlich erforderlich ist. Ein Grenzwert für die absolute Fahrunsicherheit fehlt.

Unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit und in Hinblick auf die Vision Zero, der sich die Bundesregierung verpflichtet hat, und bei kontinuierlich steigenden Unfallzahlen unter Drogeneinfluss⁸ lässt sich eine Gesetzesänderung nicht begründen.

Dr. Renate Zunft

Leitende Ärztin

TÜV NORD Mobilität GmbH & Co.KG

Medizinisch-Psychologisches Institut

⁸ https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-alkohol-5462404187004.pdf?__blob=publicationFile