

Felix Koehl

Spezialreport: Beschlossene Cannabis-Legalisierung und THC-Grenzwert: Das gilt am Steuer

Stand: Mai 2024

www.deubner-recht.de

Ein kostenloser Service
von Deubner Recht & Steuern

Deubner
Recht & Praxis



Impressum

© by Deubner Recht & Steuern GmbH & Co. KG

Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck und Vervielfältigung – auch auszugsweise – nicht gestattet.

Wichtiger Hinweis

Die Deubner Recht & Steuern GmbH & Co. KG ist bemüht, ihre Produkte jeweils nach neuesten Erkenntnissen zu erstellen. Deren Richtigkeit sowie inhaltliche und technische Fehler-freiheit werden ausdrücklich nicht zugesichert.

Die Deubner Recht & Steuern GmbH & Co. KG gibt auch keine Zusicherung für die Anwendbarkeit bzw. Verwendbarkeit ihrer Produkte zu einem bestimmten Zweck. Die Auswahl der Ware, deren Einsatz und Nutzung fallen ausschließlich in den Verantwortungsbereich des Kunden.

Deubner Recht & Steuern GmbH & Co. KG

Sitz in Köln

Registergericht Köln

HRA 16268

Persönlich haftende Gesellschafterin:

Deubner Recht & Steuern Beteiligungs-GmbH

Sitz in Köln

Registergericht Köln

HRB 37127

Geschäftsführer: Ralf Wagner, Jochen Hortschansky, Kurt Skupin

Deubner Recht & Steuern GmbH & Co. KG

Oststraße 11, D-50996 Köln

Fon +49 221 937018-0

Fax +49 221 937018-90

kundenservice@deubner-verlag.de

www.deubner-recht.de

Spezialreport: Beschlossene Cannabis-Legalisierung und THC-Grenzwert: Das gilt am Steuer

Freigabe von Cannabis

Der Bundestag hat eine kontrollierte Freigabe von Cannabis in Deutschland beschlossen. Besitz und Anbau der Droge sind zum 01.04.2024 für Volljährige mit Vorgaben legal geworden. Im Einzelnen: Cannabis und sein Wirkstoff Tetrahydrocannabinol (THC) werden rechtlich nicht mehr als Betäubungsmittel eingestuft. In Deutschland dürfen erwachsene Personen bis zu 25 Gramm Cannabis besitzen und mit sich führen. In der eigenen Wohnung sind drei lebende Cannabispflanzen legal und bis zu 50 Gramm Cannabis zum Eigenkonsum. Darüber hinaus will die Bundesregierung den Anbau und die Abgabe der Droge in speziellen Vereinen ermöglichen. Die ursprünglich angedachten Cannabis-Fachgeschäfte, in denen Rauschprodukte frei erworben werden können, wird es vorerst nicht geben. Das neue Gesetz regelt außerdem, dass das Verkehrsministerium (neue) THC-Grenzwerte für das Führen von Kraftfahrzeugen auf wissenschaftlicher Grundlage ermittelt. Zu diesem Zweck wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt; erste Ergebnisse liegen vor. Der folgende Beitrag beleuchtet die fahrerlaubnisrechtlichen Konsequenzen der Gesetzesänderungen auf die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss.

Die bisherige Beurteilung von Cannabis im Straßenverkehr

Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht: Den Tatbestand von § 315c StGB verwirklicht u.a. derjenige, der im Straßenverkehr ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet. Andere berauschende Mittel sind solche, die in ihren Auswirkungen denen des Alkohols vergleichbar sind und die zu einer Beeinträchtigung des Hemmungsvermögens sowie der intellektuellen und motorischen Fähigkeiten führen. Auch Cannabis zählt zu den Mitteln, die zu Fahrunsicherheit führen können. Entscheidend ist immer, dass die berauschende Wirkung seitens des Gerichtes festgestellt wird. Während der Nachweis des Konsums des berauschenden Mittels regelmäßig wie derjenige des Alkoholkonsums zu führen ist, kann die Frage der berauschenden Wirkung, die in der Regel mit der Wirkstoffkonzentration und damit der Menge der eingenommenen Mittel korrespondiert, nur durch Einholung eines Sachverständigengutachtens geklärt werden. Die Fahrunsicherheit muss aufgrund vorhandener Ausfallerscheinungen festgestellt werden, außerdem muss sie sich auf das Fahrverhalten ausgewirkt haben. Von der Rechtsprechung ist eine drogenbedingte Fahrunsicherheit beispielsweise angenommen worden beim ungebremsten Einfahren in die Kreuzung trotz Haltezeichens eines Polizeibeamten und bei verbotswidrigem Wenden und nachträglicher

Mühe beim Beantworten von Fragen der Polizeibeamten¹. Schließlich muss das tatbestandsmäßige Verhalten des Täters zu einer konkreten Gefahr für Leib oder Leben eines anderen Menschen oder für fremde Sachen von bedeutendem Wert geführt haben. Beurteilungsmaßstab für die Feststellung der konkreten Gefahr ist die objektiv-nachträgliche Prognose aus der ex-ante Sicht. Erforderlich sind Kausalität und Zurechnungszusammenhang zwischen der herbeigeführten Gefahr und dem verbotenen Verhalten, was bedeutet, dass sich in der konkreten Gefahr die typische Gefährlichkeit des entsprechenden Verkehrsverstoßes realisiert hat.² Unter den gleichen Voraussetzungen, aber unabhängig vom Einfluss einer Gefährdung, kommt eine Strafbarkeit nach § 316 StGB in Betracht. Der entscheidende Unterschied zum Alkohol ist hier, dass es keine festen Grenzwerte gibt.

Nach § 24a Abs. 2 StVG handelt derjenige ordnungswidrig, der unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mitteln im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt. Zu den in der Anlage aufgeführten berauschenden Mitteln gehört auch Cannabis. § 24a Abs. 2 StVG ist bei Beachtung der analytischen Grenzwerte grundgesetzkonform.³ Es muss eine Tatzeit-Konzentration der betreffenden Substanz zumindest in einer Höhe festgestellt sein, die eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit jedenfalls als möglich erscheinen lässt. Um zuverlässige Beurteilungen der anstehenden Einzelfälle zu erlauben, wird auf die bisherigen Erkenntnisse der Grenzwertkommission zurückgegriffen, nach der für Cannabis 1,0 ng/ml THC erforderlich war: Der Tatrichter ist in Fällen, in denen die Fahrt mit dem Kraftfahrzeug nicht im zeitlichen Zusammenhang mit einem vorangegangenen Cannabiskonsum erfolgt, aus Rechtsgründen nicht gehindert, beim Fehlen gegenläufiger Beweisanzeichen aus der Feststellung einer den analytischen Grenzwert erreichenden THC-Konzentration im Blut auf ein objektiv und subjektiv sorgfaltswidriges Verhalten im Sinne des § 24 a Abs. 2 und 3 StVG zu schließen.⁴

Verkehrsverwaltungsrecht: Bei regelmäßiger Einnahme von Cannabis entfällt die Fahreignung (Nr. 9.2.1 der Anlage 4 FeV a.F.). Bei gelegentlicher Einnahme von Cannabis besteht die Fahreignung nur, wenn zwischen dem Konsum und dem Führen von Fahrzeugen ausreichend getrennt wird und kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen, keine Störung der Persönlichkeit und kein Kontrollverlust vorliegt (Nr. 9.2.2 Anlage 4 FeV a.F.). Die Abhängigkeit von Cannabis führt zum Verlust der Fahreignung (Nr. 9.4 der Anlage 4 FeV a.F.). Der Tatbestand der Regelmäßigkeit ist zumindest im Normalfall dann erfüllt, wenn Cannabis täglich oder nahezu täglich konsumiert wurde, wofür das Rauchen von ein bis zwei Joints täglich über einen Zeitraum von etwas mehr als einem halben Jahr ausreichend ist.⁵ Gelegentlicher Konsum von Cannabis wird angenommen, wenn der

¹ MüKoStVR/Hagemeyer, Straßenverkehrsrecht, 2016, § 315 c, Rdnr. 27.

² MüKoStVR/Hagemeyer, Straßenverkehrsrecht, 2016, § 315 c, Rdnr. 75.

³ Haus/Krumm/Quarch/Krumm, Gesamtes Verkehrsrecht, 3. Aufl. 2021, § 24a StVG Rdnr. 14.

⁴ Haus/Krumm/Quarch/Krumm, Gesamtes Verkehrsrecht, 3. Aufl. 2021, § 24a StVG Rdnr. 16; BHG, SVR 2017, 210 m. Anm. Fromm.

⁵ Haus/Krumm/Quarch/Koehl, Gesamtes Verkehrsrecht, 3. Aufl. 2021, § 11 FeV, Rdnr. 35.

Konsument die Droge mehrmals, aber deutlich weniger als täglich zu sich nimmt, wobei Mindestvoraussetzung ein zweimaliger Konsum ist, soweit es sich dabei um zwei selbstständige Konsumvorgänge handelt.⁶ Nach der neuen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts⁷ wird das fehlende Trennungsvermögen nicht mehr vermutet, wenn ein Fahrerlaubnisinhaber mit einer THC-Konzentration von mindestens 1,0 ng/ml teilnimmt, wovon die Rechtsprechung früher ausging. Vielmehr kann die Fahrerlaubnisbehörde in einem solchen Fall die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anordnen (§ 14 Abs. 1 Satz 3 FeV). Im Fall wiederholter Zuwiderhandlungen nach § 24a StVG im Zusammenhang mit Cannabiskonsum muss die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens angeordnet werden (§ 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV).

Die künftige Beurteilung von Cannabis im Straßenverkehr

Das Hauptproblem ist, dass die Wirkweise und der Abbau von Cannabis nicht so gut erforscht sind, wie dies beim Alkohol der Fall ist. Alkohol baut sich kontinuierlich ab, beim THC herrschen völlig andere Verteilungs- und Abbauvorgänge. Wirkung und Konzentration müssen bei Cannabis getrennt gesehen werden. Außerdem ist die Art der Aufnahme entscheidend. Beim Inhalieren hat man eine rasche Wirkstoffaufnahme mit einem sehr schnellen Anstieg der Konzentration im Blut. Aber es erfolgt auch ein schneller Abfall der Konzentration. Der Spitzenwert wird innerhalb von Minuten durchschritten. Die Wirkung steigt aber noch längere Zeit an, etwa bis zu ein bis zwei Stunden, was nachlassende Konzentration bei zunehmender Wirkung bedeutet. Bei der oralen Aufnahme sind die Spitzenwerte unter Umständen erst nach vier bis sechs Stunden erreicht. Anders als beim Alkohol gibt es beim THC aber keine Dosis-Wirkung-Beziehung, die man nachvollziehbar beschreiben kann. Die Wirkungen von Cannabis sind vielfältig. Studien zeigen, dass Probanden auch 24 Stunden nach dem Konsum eines Joints nicht völlig klar im Kopf sind, auch wenn kein THC mehr im Blut nachgewiesen werden kann. Cannabis-Konsumenten haben etwa Schwierigkeiten, sich bei einer stumpfen Tätigkeit wie geradeaus Autofahren auf eine Gefahrenwahrnehmung mit anschließender Reaktion einzulassen.

§ 44 Konsumcannabisgesetz (KCanG) sieht vor, dass eine vom BMDV eingesetzte Arbeitsgruppe bis zum 31.03.2024 den Wert einer Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC, Wirkstoff von Cannabis) im Blut vorschlägt, bei dessen Erreichen nach dem Stand der Wissenschaft das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr regelmäßig nicht mehr gewährleistet ist. Laut der Gesetzesbegründung zu § 44 KCanG soll die Festschreibung des Grenzwertes anschließend durch den Gesetzgeber erfolgen. Im Rahmen des § 24a StVG wurde jetzt ein gesetzlicher Wirkungsgrenzwert von 3,5 ng/ml (statt bisher einem analytischen Grenzwert von 1,0) THC-Blutserum vorgeschlagen.⁸ Bei Erreichen dieses THC-Grenzwertes ist nach dem

⁶ Haus/Krumm/Quarch/Koehl, Gesamtes Verkehrsrecht, 3. Aufl. 2021, § 11 FeV, Rdnr. 38.

⁷ Urteil vom 11.4.2019, DAR 2019, 637.

⁸ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2024/018-expertengruppe-thc-grenzwert-im-strassenverkehr.html>, abgerufen am 01.04.2024.

aktuellen Stand der Wissenschaft eine verkehrssicherheitsrelevante Wirkung beim Führen eines Kraftfahrzeuges nicht fernliegend, aber deutlich unterhalb der Schwelle, ab der ein allgemeines Unfallrisiko beginnt. Um der besonderen Gefährdung durch Mischkonsum von Cannabis und Alkohol gerecht zu werden, wurde empfohlen, für Cannabiskonsumenten ein absolutes Alkoholverbot am Steuer entsprechend der Regelung des § 24c StVG vorzusehen. Es seien Speicheltests mit hoher Empfindlichkeit als Vor-screening – zum Nachweis des aktuellen Konsums erforderlich. Es wurde vorgeschlagen, die Details zur Umsetzung dieses Ansatzes auch unter Berücksichtigung der Erfahrungen im Ausland zu klären. Bei dem vorgeschlagenen Grenzwert von 3,5 ng/ml THC im Blutserum handelt es sich nach Ansicht der Experten um einen konservativen Ansatz, der vom Risiko vergleichbar sei mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,2 ‰. THC im Blutserum ist bei regelmäßigem Konsum noch mehrere Tage nach dem letzten Konsum nachweisbar. Daher sollte mit dem Vorschlag eines Grenzwertes von 3,5 ng/ml THC erreicht werden, dass – anders als bei dem analytischen Grenzwert von 1 ng/ml THC – nur diejenigen sanktioniert werden, bei denen der Cannabiskonsum in einem gewissen zeitlichen Bezug zum Führen eines Kraftfahrzeugs erfolgte und eine verkehrssicherheitsrelevante Wirkung beim Führen eines Kraftfahrzeugs möglich ist.

Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht: Nachdem für die strafrechtlichen Tatbestände die Frage der berauschenden Wirkung, die in der Regel mit der Wirkstoffkonzentration und damit der Menge der eingenommenen Mittel korrespondiert, nur durch Einholung eines Sachverständigengutachtens geklärt werden kann, dürfte die ordnungswidrigkeitenrechtliche Festschreibung eines gesetzlichen Grenzwertes keine Auswirkung haben. Ordnungswidrigkeitenrechtlich dagegen wird nach der gesetzlichen Festschreibung des Grenzwertes die Verwirklichung des Tatbestandes von § 24a StVG nur mehr in Betracht kommen, wenn der Grenzwert tatsächlich erreicht wird.

Das „Sechste Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ wurde Mitte/Ende Mai 2024 in erster Lesung im Bundestag beraten. Der Entwurf sieht neben einer Erhöhung des derzeit noch geltenden, von der Rechtsprechung geprägten Grenzwertes von 1,0 Nanogramm (ng) Tetrahydrocannabinol (THC) auf 3,5ng pro Milliliter Blutserum auch ein striktes Alkoholverbot für Cannabiskonsumenten im Straßenverkehr vor. Außerdem kommt es zu einer besonderen Regelung betreffend Cannabis im Straßenverkehr für Fahreranfänger.

Konkret umgesetzt wird die Grenzwert-Anhebung nun in § 24a StVG durch einen neuen Absatz 1a: Künftig handelt danach ordnungswidrig, wer vorsätzlich oder fahrlässig im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 3,5 ng/ml oder mehr THC im Blutserum hat. Bei Verstoß droht eine Geldbuße von bis zu 3.000 €. Erleichterungen gibt es allerdings für Menschen, die Cannabis aus medizinischen Gründen konsumieren. Für sie gelte die Vorschrift nicht, wenn das vorgefundene THC aus der „bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt“. Das neue Gesetz sieht außerdem vor, dass in

§ 24a StVG durch einen neuen Absatz 2a ein Alkoholverbot für Cannabiskonsumenten und damit ein neuer OWi-Tatbestand eingeführt wird. Hierdurch soll der besonderen Gefährdung durch Mischkonsum von Cannabis und Alkohol durch eine gegenüber der Regelung in § 24a Abs. 1a StVG erhöhte Geldbuße Rechnung getragen werden. Nach § 24a Abs. 2a StVG handelt künftig ordnungswidrig, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr 3,5 ng/ml oder mehr THC im Blutserum hat und alkoholische Getränke zu sich nimmt oder die Fahrt antritt, obwohl er unter der Wirkung eines alkoholischen Getränks steht. Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße von bis zu 5.000 € geahndet werden.

Wie in der Übergangszeit bis zum Inkrafttreten der neuen Regelung mit Cannabiskonsumenten zu verfahren ist, die im Straßenverkehr den bisherigen Grenzwert von 1,0 überschritten, aber den neuen Grenzwert von 3,5 nicht erreicht haben, kann vom Gesetzgeber nicht geregelt werden und bleibt der Rechtsprechung überlassen. Zwei gegenläufige rechtskräftige Entscheidungen zu diesem Thema liegen bereits vor:

1. Fortgeltung des analytischen THC-Nachweisgrenzwerts bei Drogenfahrt bis zur etwaigen Etablierung eines gesetzlichen THC-Wirkungsgrenzwertes (BayObLG, Beschl. v. 02.05.2024 – 202 ObOWi 374/24): Nach derzeit unverändert gültiger Rechtslage besteht keine Veranlassung, von dem nach ständiger obergerichtlicher Rspr. maßgeblichen sogenannten analytischen Nachweisgrenzwert für THC bzw. Cannabisprodukte von 1 ng/ml THC im Blutserum zugunsten einer ggf. de lege ferenda mit Blick auf § 44 KCanG gesetzlichen Implementierung eines höheren gesetzlichen Wirkungsgrenzwertes von 3,5 ng/ml im Rahmen des als abstraktes Gefährdungsdelikts ausgestalteten Tatbestandes des § 24a StVG abzuweichen.
2. Nichtverwirklichung des Tatbestands (AG Dortmund, Urt. v. 11.04.2024 – 729 OWi-251 Js 287/24 -27/24): Der Grenzwert für Cannabis im Rahmen des § 24a Abs. 2 StVG ist nach der Cannabis-Teillegalisierung auf 3,5 ng/ml THC anzuheben. Maßgeblich ist der Grenzwert, den die vom Verkehrsministerium gemäß § 44 KCanG eingesetzte Arbeitsgruppe vorgeschlagen hat. Dabei handelt es sich um ein antizipiertes Sachverständigengutachten.

Verkehrsverwaltungsrecht: Die FeV bzw. die Anlage 4 FeV wurde zum 01.04.2024 geändert. Die Auswirkungen von der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr unter Cannabis-Einfluss auf die behördlichen Maßnahmen betreffend die Fahreignung, die bislang in § 14 FeV geregelt waren, wurden aus dieser Vorschrift herausgenommen und im neuen § 13a FeV neu gefasst. Die Vorschrift lautet:

*„§ 13a Klärung von Eignungszweifeln bei Cannabisproblematik
Zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung oder Verlängerung der Fahrerlaubnis oder über die Anordnung von Beschränkungen oder Auflagen ordnet die Fahrerlaubnisbehörde an, dass*

1. ein ärztliches Gutachten (§ 11 Absatz 2 Satz 3) beizubringen ist, wenn Tatsachen die Annahme von Cannabisabhängigkeit begründen, oder
2. ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn
 - a) nach dem ärztlichen Gutachten zwar keine Cannabisabhängigkeit, jedoch Anzeichen für Cannabismissbrauch vorliegen oder sonst Tatsachen die Annahme von Cannabismissbrauch begründen,
 - b) wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss begangen wurden,
 - c) die Fahrerlaubnis aus einem der unter den Buchstaben a und b genannten Gründen entzogen war oder
 - d) sonst zu klären ist, ob Cannabismissbrauch oder Cannabisabhängigkeit nicht mehr besteht.“

Die Auswirkungen der Einnahme von Cannabis sind in der neuen Nr. 9.2 der Anlage 4 FeV jetzt wie folgt geregelt, dass der Missbrauch von Cannabis (das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Cannabiskonsum können nicht hinreichend sicher getrennt werden) zum Verlust der Fahreignung führen (Nr. 9.2.1.) Nach Beendigung des Missbrauchs wird die Fahreignung wiedererlangt, wenn die Änderung des Cannabiskonsumverhaltens gefestigt ist (Nr. 9.2.2). Bei Abhängigkeit von Cannabis entfällt die Fahreignung (Nr. 9.2.3). Nach Überwindung der Abhängigkeit durch eine Entwöhnungsbehandlung wird die Fahreignung wiedererlangt, wenn in der Regel ein Jahr Abstinenz nachgewiesen ist (Nr. 9.2.4).

In Bezug auf die Abhängigkeit von Cannabis ändert sich damit nichts. Dagegen führt der regelmäßige Cannabiskonsum, der nunmehr unter gewissen Voraussetzungen legal ist, nicht mehr zwangsläufig zum Verlust der Fahreignung. Diese bleibt bestehen, wenn nicht gleichzeitig zum regelmäßigen Cannabiskonsum ein Missbrauch von Cannabis hinzutritt, der sich in einer Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr, obwohl die Fahrsicherheit beeinträchtigt ist, manifestiert. Wann von einem Cannabismissbrauch im straßenverkehrsrechtlichen Sinn, der unabhängig von der Regelmäßigkeit des Konsums ist, auszugehen ist, wird nach wie vor nicht geregelt. Nach der bisherigen Rechtsprechung des BVerwG kam es insoweit auf das fehlende Trennungsvermögen zwischen Cannabiskonsum einerseits und Straßenverkehrsteilnahme andererseits an. Fehlendes Trennungsvermögen wurde angenommen ab einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml.⁹ Daran hielt die Rechtsprechung auch nach einer Empfehlung der Grenzwertkommission im Jahr 2016, den „Grenzwert“ auf 3,0 ng/ml hochzusetzen, fest.¹⁰ Die Empfehlung der Grenzwertkommission enthalte nicht die wissenschaftliche Behauptung, dass es unterhalb eines Grenzwertes von 3,0 ng THC/ml im Blutserum nicht zu einer cannabisbedingten Beeinträchtigung verkehrssicherheitsrelevanter Fähigkeiten kommen könne; sie enthalte vielmehr die Aussage, dass beim gelegentlichen Cannabiskonsum erst aus einem THC-Wert von 3,0 ng/ml Blutserum darauf geschlossen werden kann, dass nur wenige Stunden seit dem letzten Konsumakt vergangen sind. Aus juristischer Sicht sei für das mangelnde Trennvermögen nicht ein bestimmter Zeitablauf zwischen Konsum und

⁹ BVerwG, SVR 2019, 395 m. Anm. Koehl.

¹⁰ BayVG, DAR 2016, 666.

Fahren maßgeblich, sondern vielmehr das Vorhandensein einer die Möglichkeit der verkehrsrelevanten Leistungseinbuße begründenden THC-Konzentration im Blutserum zum Zeitpunkt des Fahrens. Unerheblich sei, ob der Betroffene damit rechnen muss, dass die Wirkstoffkonzentration noch hoch genug ist, um diese Beeinträchtigung möglicherweise herbeizuführen. Und nur dieses Kriterium habe die Grenzwertkommission wohl letztendlich bewogen, ihre Empfehlung auszusprechen, den „Grenzwert“ auf 3,0 ng/ml hochzusetzen. Ausgehend hiervon dürfte sich auch durch die ordnungswidrigkeitenrechtliche Festschreibung eines Grenzwertes von 3,5 ng/ml nichts ändern, da dieser Grenzwert einen Zustand beschreibt, indem die Möglichkeit der verkehrsrelevanten Leistungseinbußen nicht nur nicht auszuschließen, sondern bereits sehr wahrscheinlich ist. Das bedeutet, dass nach einer nur einmaligen Teilnahme am Straßenverkehr mit einem THC-Wert von 1,0 ng/ml oder mehr die Fahreignetheit zwar nicht feststeht, die Fahrerlaubnisbehörde aber den Betroffenen möglicherweise nach § 13a Nr. 2 a FeV – wobei die Kriterien für die dort geforderten Zusatztatsachen unklar sind – auffordern kann, eine MPU vorzulegen. Zwingend ist das nicht; die Entwicklung der Rechtsprechung bleibt abzuwarten. Nach einer zweimaligen Teilnahme am Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss, die jeweils als Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG geahndet wurde, muss die Fahrerlaubnisbehörde den Betroffenen zur Vorlage eine MPU auffordern (§ 13a Nr. 2 b FeV), soweit die erste Tat im Zeitpunkt der zweiten Tat nach den registerrechtlichen Vorschriften noch verwertbar war. Der Mischkonsum von Cannabis und Alkohol, der nach der früheren Fassung der Anlage 4 FeV auch ohne Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr zum Wegfall der Fahreignung führte, was nach dem Bundesverwaltungsgericht¹¹ verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden war, wird in der neuen Anlage 4 FeV nicht mehr aufgeführt. Insoweit ist wohl davon auszugehen, dass er nicht mehr – nachdem das Bundesverwaltungsgericht insoweit in erster Linie auf die gesetzgeberische Wertung abgestellt hatte – ohne weiteres und außerhalb von § 13a Nr. 2 b FeV zum Verlust der Fahreignung führen wird.

Fazit

Wichtig ist zu betonen, dass sich damit im Straßenverkehrsrecht – auch wenn zum 01.04.2024 der neue § 13a FeV und die Änderung der Anlage 4 FeV in Kraft getreten sind – nur wenig geändert hat, vielmehr gelten weitgehend die alten Vorgaben. Das bedeutet, dass die Verkehrsteilnahme unter Cannabis-Einfluss von der teilweisen Legalisierung des Erwerbs und des Besitzes von Cannabis getrennt betrachtet werden muss. Grundsätzlich kann Cannabis die Wahrnehmung verändern und das Reaktionsvermögen negativ beeinflussen. Für den Cannabis-Konsum im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr gelten strenge Vorgaben: Nach wie vor darf nicht unter relevantem Cannabiseinfluss am Straßenverkehr teilgenommen werden, auch wenn bei regelmäßigem Cannabiskonsum und Mischkonsum mit Alkohol die Fahreignung nicht mehr automatisch entfällt. Da der Abbau von THC nicht hinreichend sicher prognostiziert werden kann, muss man besondere Vorsicht walten lassen. Betroffene

¹¹ SVR 2014, 314 m. Anm. Koehl.

oder potentielle Betroffene sind daher eindringlich darauf hinzuweisen, dass die jetzt erfolgte eingeschränkte Freigabe von Cannabis sie insoweit nicht besserstellt und im berauschten Zustand nach wie vor nicht am motorisierten Straßenverkehr teilgenommen werden darf, wobei verkehrsverwaltungsrechtliche Folgen möglicherweise auch dann Platz greifen können, wenn kein Ordnungswidrigkeitentatbestand verwirklicht wird.

Wenn sich im Zusammenhang mit Cannabis straßenverkehrsrechtlich weiter etwas ändert, werden wir Sie selbstverständlich auf dem Laufenden halten.

