Aktualisierte Version!
Stand: August 2024

Felix Koehl

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

Stand: August 2024

www.deubner-recht.de
Ein kostenloser Service von
Deubner Recht & Steuern

Deubner
Recht & Praxis

IMPRESSUM

© by Deubner Recht & Praxis GmbH & Co. KG
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigung
– auch auszugsweise – nicht gestattet.

Wichtiger Hinweis:
Die Deubner Recht & Praxis GmbH & Co. KG ist bemüht, ihre Produkte jeweils nach neuesten Erkenntnissen zu erstellen. Deren Richtigkeit sowie inhaltliche und technische Fehlerfreiheit werden ausdrücklich nicht zugesichert.

Die Deubner Recht & Praxis 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.

Sie möchten die vollständigen Angaben zum Impressum aufrufen?
Dann klicken Sie bitte auf diesen Link.

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

Der Bundestag hat eine kontrollierte Freigabe von Cannabis in Deutschland beschlossen. Besitz und Anbau der Droge sind zum 1. April 2024 für Volljährige mit Vorgaben legal geworden. Cannabis und sein Wirkstoff Tetrahydrocannabinol (THC) werden rechtlich nicht mehr als Betäubungsmittel eingestuft. Der folgende Spezialreport beleuchtet die Konsequenzen der Gesetzesänderungen auf die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss.

Ordnungswidrigkeitenrecht

§ 24a Abs. 1a ff. StVG regeln die Teilnahme am Straßenverkehr unter Drogeneinfluss, soweit es um eine Ordnungswidrigkeit geht. Die Vorschrift sanktioniert Drogenfahrten im öffentlichen Straßenverkehr mit einem Kraftfahrzeug im Zustand der Fahruntüchtigkeit unterhalb der Strafbarkeitsgrenze des § 316 StGB.

Rechtsänderung

Mit dem sechsten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wurde die Vorschrift geändert. Die Änderung wurde vergangenen Freitag vom Bundespräsidenten ausgefertigt und sieht eine Hinausnahme des Wirkstoffes THC aus der Anlage zu § 24a (und damit aus der Rauschfahrt nach Abs. 2) vor, stattdessen erfolgt eine Sonderregelung in einem neuen Abs. 1a, wonach das Führen eines Kraftfahrzeuges mit zumindest 3,5 ng/ml THC im Blutserum bußgeldbewehrt wird. In einem neuen Abs. 2a wird der Konsum alkoholischer Getränke oder der Fahrtantritt unter der Wirkung eines alkoholischen Getränkes im Fall der Überschreitung des THC-Grenzwertes gesondert bußgeldbewehrt, für einen solchen Täter wird die Bußgelddrohung auf bis zu 5.000 EUR angehoben. Keine Anwendung findet der neue Abs. 2a jedoch auf Medizinalcannabispatienten (neuer Abs. 4).

Übergangszeit

Wie mit Konsumenten zu verfahren ist, die nach dem 1. April 2024, aber vor Inkrafttreten des neuen § 24a StVG 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, B.v. 2.5.2024 – 202 ObOWi 374/24): Nach derzeit unverändert gültiger Rechtslage besteht keine Veranlassung, von dem nach ständiger obergerichtlicher Rspr. maßgeblichen sog. 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, U.v. 11.4.2024 – 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.

Fahrerlaubnisrecht

Wer nicht fahrgeeignet ist, dem darf keine Fahrerlaubnis (neu) erteilt werden. Wenn er im Besitz einer Fahrerlaubnis ist, wird sie ihm entzogen. Die Fahreignung im Zusammenhang mit Cannabiskonsum, soweit Cannabis nicht als Medikament eingenommen wird, wird in der Nr. 9.2 der Anlage 4 zur FeV (neu seit 1.4.2024) geregelt.

Abhängigkeit und regelmäßige Einnahme von Cannabis

Wer von Cannabis abhängig ist, ist fahrungeeignet (Nr. 9.2.3 der Anlage 4 zur FeV). Diese Fälle sind selten, da die Möglichkeit der körperlichen Abhängigkeit von Cannabis im medizinischen-klinischen Sinn kaum angenommen wird und die psychische Abhängigkeit schwer feststellbar ist.

Fahrungeeignet ist nach der Neufassung 2024 nicht mehr automatisch derjenige, der Cannabis regelmäßig einnimmt (Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV a.F.). Steht jedoch regelmäßige Einnahme fest, etwa aufgrund eigener Einlassungen des Betroffenen oder festgestellter Blutwerte (vgl. OVG Saarland, Beschluss vom 7.8.2024 – 1 B 80/24), kann unabhängig von der festgestellten Teilnahme am Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss Cannabismissbrauch im Sinne von Nr. 9.2.1 Anlage 4 FeV

feststehen. Die Begutachtungsleitlinien, denen zumindest in Bezug auf die Erstellung von Gutachten Rechtsnormcharakter zukommt (vgl. Anlage 4a FeV), sehen in ihrer aktuellen Fassung bei regelmäßigem Cannabiskonsum grundsätzlich eine negative Prognose hinsichtlich des zukünftigen fehlenden Trennungsvermögens vor. Und bei einem Betroffenen, der etwa Fahrlehrer oder Berufskraftfahrer ist, ist zukünftig von einer Straßenverkehrsteilnahme im berauschten Zustand auszugehen (OVG Saarland, Beschluss vom 7.8.2024 – 1 B 80/24).

Missbrauch von Cannabis

Bei Cannabiskonsum, der nicht zur Abhängigkeit führt, ist – vom obigen Beispiel abgesehen – ist die Fahreignung nach dem Gesetzeswortlaut dann gegeben, wenn der Konsum und das Führen von Kraftfahrzeugen hinreichend sicher getrennt werden (Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV). Die Häufigkeit des Konsums spielt, solange sie nicht zur Abhängigkeit führt, im Unterschied zur früheren Rechtslage keine Rolle mehr.

Für fehlendes Trennungsvermögen reicht es nach dem BVerwG (Urt. v. 23.10.2014 – 3 C 3.13, NZV 2015, 256) aus, dass der Betroffene eine THC-Konzentration im Blut erreicht, bei der die Möglichkeit einer cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit nicht auszuschließen ist. Die Frage, ab welchem Grenzwert die Möglichkeit einer cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit nicht auszuschließen ist, verweist das BVerwG zwar grundsätzlich in den Bereich der tatrichterlichen Beweiswürdigung. Gleichzeitig hat es in einer Entscheidung zur alten Rechtslage (BVerwG, Urt. v. 11.04.2019 – 3 C 8.18) aber ausgesprochen, von einer solchen Möglichkeit könne auch unter Berücksichtigung der Empfehlung der Grenzwertkommission vom September 2015 nach wie vor ausgegangen werden, wenn eine Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) von 1 ng/ml oder mehr im Blutserum des Betroffenen festgestellt wird. Daran hielt die Rechtsprechung auch nach einer Empfehlung der Grenzwertkommission im Jahr 2016, den „Grenzwert“ auf 3,0 ng/ml hochzusetzen, fest (BayVGH, DAR 2016, 666). 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 Cannabiskonsumenten 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 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 neue 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 Fahrungeeignetheit 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.

Mischkonsum

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 BVerwG (SVR 2014, 314 m. Anm. Koehl) 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 nur ordnungswidrigkeitenrechtlich grundlegend etwas ändert. Fahrerlaubnisrechtlich gelten jedoch weitgehend die alten Vorgaben. Zwar entfällt bei regelmäßigem

Cannabiskonsum die Fahreignung nicht mehr automatisch. Gleiches gilt für den Mischkonsum von Alkohol und Cannabis. Jedoch darf nach wie vor nicht unter relevantem Cannabiseinfluss am Straßenverkehr teilgenommen werden. Da der Abbau von THC nicht hinreichend sicher prognostiziert werden kann, muss man besondere Vorsicht walten lassen. Verkehrsverwaltungsrechtliche Folgen können möglicherweise auch dann Platz greifen, wenn der THC-Gehalt über 1,0, aber unter 3,5 ng/ml liegt.

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