

Beschluss 2

Arbeitsgemeinschaft der Jurist*innen in der SPD

- 5 ASJ Bundesvorstand
Beschluss: Angenommen in der Fassung der Antragskommission

Weiterleitung: SPD-Bundesparteitag:

Cannabispengrenzwert

- 10 Die SPD-Bundestagsfraktion wird aufgefordert, sich für folgende Änderungen verkehrsrechtlicher Vorschriften im Hinblick auf den Umgang mit Cannabis im öffentlichen Straßenverkehr einzusetzen: In § 24a StVG und der Anlage 4 zur FeV sollen die Kriterien und Grenzwerte, die ein Bußgeld bzw. einen Entzug der Fahrerlaubnis wegen Cannabiskonsum zur Folge haben, bundeseinheitlich geregelt werden."

15

Begründung:

- Der Umgang mit Cannabis ist eine der seit Jahren virulenten rechts- und drogenpolitischen Debatten in Deutschland. Im Zentrum steht dabei die Forderung nach einer Legalisierung des Konsums, d. h. die Abschaffung der Strafbarkeit desselben. Gewissermaßen im Windschatten dessen stellt sich aber auch die Frage nach dem Umgang mit Cannabis im öffentlichen Straßenverkehr unter dem Gesichtspunkt der Gefahrenabwehr, hier genauer: der Frage der Beinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch vorangegangenen Konsum. Im Zentrum stehen dabei zwei Vorschriften: § 24a Abs. 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG) sowie die Fahrerlaubnisverordnung (FeV), § 46 Abs. 1 Satz 1 Und 2 i. V. m. der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV.

- § 24 a StVG regelt in seinem Absatz 1 die sog. 0,5 Promille-Grenze bei Alkohol als Ordnungswidrigkeitentatbestand. Absatz 2, der hier allein interessiert, betrifft den Ordnungswidrigkeitentatbestand bei Rauschmitteln. Ordnungswidrig handelt, wer unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift benannten Rauschmittels ein Kraftfahrzeug führt. Satz 2 regelt, dass eine solche Wirkung vorliege, wenn eine entsprechende Substanz im Blut nachgewiesen werde. In Bezug auf Cannabis gilt seit der Kammerentscheidung des BVerfG vom 21.12.2004 – 1 BvR 2652/03 -,juris, dass die Vorschrift (unter Rückgriff auf fachwissenschaftliche Stellungnahmen) verfassungskonform dahingehend auszulegen ist, dass mindestens ein THC-Wert im Blut von 1,0 ng/ml im Blutserum nachgewiesen werden muss, um zu einer Ahndung

35 als Ordnungswidrigkeit zu gelangen. Das BVerfG begründet dies damit, dass erst ab diesem Wert eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit „möglich erscheine“.

Ziffer 9.2 der Anlage 4 zur FeV stellt in Bezug auf den Konsum von Cannabis fest, dass der regelmäßige Konsum von Cannabis die Fahreignung ausschließt, bei gelegentlichem Konsum wird die Fahreignung nur dann ausgeschlossen, wenn der Betreffende zwischen dem Konsum
40 der Droge und dem Führen eines KfZ zuverlässig zu trennen vermag (Trennungsvermögen). Ein nur einmaliger Probierkonsum führt nicht zum Verlust der Fahreignung. Im Weiteren ist für unsere Debatte lediglich die Gruppe der gelegentlichen Konsumenten von Cannabis von Interesse.

Im Anschluss an die Entscheidung des BVerfG zu § 24a Abs. 2 StVG stellte sich für die Verwaltungsgerichte die Frage, ab welchem THC-Wert im Fahrerlaubnisrecht vom fehlenden
45 Trennungsvermögen auszugehen ist, d.h. dass davon ausgegangen wird, dass ein Fahrzeugführer unter dem Einfluss von Cannabis steht. Die Mehrzahl der Gerichte machte sich den seitens des BVerfG für das abstrakte Gefährdungsdelikt zugrunde gelegten Wert von 1,0 ng/ml THC im Blutserum zu Eigen. Einige Obergerichte, so z. B. der Hess.VGH und auch die VGH's
50 Baden-Württemberg und Bayern gingen von einem höheren Wert von 2,0 ng/ml aus. Da im Fahrerlaubnisrecht die allermeisten Fälle im Eilverfahren endgültig entschieden werden, konnte über Jahrzehnte eine bundeseinheitliche Rechtsprechung nicht herbeigeführt werden. Schließlich entschied im Jahre 2014 das BVerwG (Urteil vom 23.10.2014 – 3 C 3/13 -,juris) dass die Zugrundelegung eines Risikogrenzwertes von 1,0ng/ml „revisionsrechtlich nicht zu
55 beanstanden“ sei.

In der Folge beschäftigte sich die sogenannten „Grenzwertkommission“ unter Vorsitz von Prof. Dr. Daldrup, einem Fachgremium aus Verkehrsmedizinern, kritisch mit der Entscheidung des BVerwG und empfahl die Festlegung eines Risikogrenzwertes im Fahrerlaubnisrecht von 3,0
60 ng/ml (!), sah aber zugleich keinen Anlass von der 1,0 ng/ml Schwelle im Rahmen des § 24a Abs. 2 StVG abzurücken (Daldrup/Graw/Jachau u. a., Blutalkohol 2015, S. 322). Begründet wurde dies damit, dass empirisch erst ab einem Wert von 2,0 ng/ml im Blutserum cannabisbedingte Ausfallerscheinungen nachgewiesen worden seien. Weitere 1,0 ng/ml sollten als Aufschlag für Messungenauigkeiten auf diesen Wert aufgeschlagen werden. Für einen solchen Grenzwert hat sich auch der letzte Verkehrsgerichtstag ausgesprochen.

65 Ein seitens der GRÜNEN in der letzten Wahlperiode eingebrachter Gesetzentwurf (drs. 18/4204) sah gar einen Grenzwert von 5,0 ng/ml THC im Blutserum vor.

In einem nachfolgenden Verfahren vor dem VG Gelsenkirchen erklärte der Vorsitzende des Expertengremiums auf Befragen dann jedoch, dass auch er nicht sicher ausschließen könne,

70 dass es ab einem Wert von 1,0 ng/ml zur Beeinträchtigungen der Fahreignung kommen
„könnte“!

In der Folge machten sich dann alle Oberverwaltungsgerichte, zuletzt der Hess.VGH (Be-
schluss vom 17.08.2017 – 2 B 1213/17 -, juris) den 1,0 ng/ml Risikogrenzwert zu Eigen.

75 Begrüßenswert ist daran, dass erstmalig eine weitgehend einheitliche Rechtsprechung zu die-
ser Frage vorliegt. Wie es dazu gekommen ist, muss jedoch verstören. Eine Initiative eines
Expertengremiums, das eigentlich eine Liberalisierung intendierte, hat zu genau dem Gegen-
teil geführt.

Kritisch ist zu bewerten, dass bereits im Rahmen des § 24a StVG ein Wertungswiderspruch in
Bezug auf Cannabis im Vergleich mit Alkohol enthalten ist. Dieser Wertungswiderspruch hat
ein Stück weit damit zu tun, dass § 24a Abs. 2 StVG vom Wortlaut her alle Drogen behandelt,
80 ohne zu differenzieren. Legt man nämlich den seitens der Rechtsprechung herangezogenen
Gefährdungsmaßstab für Cannabis zugrunde, dass es sicher ausgeschlossen werden kann,
dass es zu Beeinträchtigungen der Fahreignung kommen kann, ist nicht nachvollbar, warum
bei Alkohol erst ein Promillewert von 0,5 den Ordnungswidrigkeitentatbestand erfüllt, weiß man
85 doch aus der Verkehrsmedizin, dass auch darunter liegende Werte schon zu Ausfallerschei-
nungen führen KÖNNEN (!) und es auch im Rahmen des § 315c StGB bei Werten von 0,3
Promille auch schon zu Verurteilungen gekommen ist. Auch ist zu fragen, ob der seitens der
Rechtsprechung gewählte Gefährdungsmaßstab nicht überzogen ist. Dies gilt vor allem, wenn
man andere Bereiche des Gefahrenabwehrrechts, die jeweils auch eine Gefahrenprognose
erfordern, wobei es ebenfalls um den Schutz höchstrangiger Rechtsgüter geht, zum Vergleich
90 heranzieht. Zu denken ist z. B. an Gefahrenabschätzungen im Bereich des Betriebs industri-
eller Anlagen. Vor allem aber muss darauf verwiesen werden, dass es bislang keinen einzigen
empirischen Nachweis dafür gibt, dass unterhalb von 2,0 ng/ml THC im Blutserum eine irgend-
wie geartete Beeinträchtigung der Fahreigenschaften festzustellen ist. Versuche mit Fahrrad-
fahrern haben z. T. auch bei erheblich höheren Werten keine Beeinflussung der Fahreigen-
95 schaften ergeben (vgl. Maaz u. a. Radfahren unter Cannabiseinfluss, Blutalkohol 2016, 232ff.).

Schließlich ist zu fragen, warum es der Gesetzgeber bei Cannabis – anders als bei Alkohol –
den Gerichten überlässt einen Grenzwert zu definieren. Der Bundesvorstand ist der Auffas-
sung, dass dies eine der ureigensten Aufgaben des Gesetzes bzw. Verwaltungsgebers sein
sollte.