

Prof. Dr. jur. Dieter Müller



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache

19(15)459-A

Stellungnahme zur 102. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 24.02.2021

Prof. Dr. Dieter Müller, Ulmenweg 20, 06231 Bad Dürrenberg
Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss
Herrn Vorsitzenden Cem Özdemir
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Kontakt:

Mobil 0160 – 3718497
Email ivb@ivvbautzen.de
Website www.ivvbautzen.de

Bad Dürrenberg, 16.2.2021

Ihr Schreiben/Ihre Nachricht vom

Ihr Zeichen
PA 15 – 5410

Ihr (-e) Bearbeiter (-in)
Herr Wiegleb

Antrag der Abgeordneten Niema Movassat, Dr. André Hahn, Gökay Akbulut, weiterer
Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

**Gleichstellung von cannabis- und alkoholkonsumierenden Führerscheininhaberinnen
und Führerscheininhabern**

BT-Drucksache 19/17612

Fachliche Stellungnahme

Fazit

1. Die Vorschläge der Antragsteller widersprechen dem Sinn und Zweck des geltenden Verkehrsrechts, nämlich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer möglichst effektiv und vor allem vorbeugend zu schützen. Zudem laufen die Vorschläge den Grundlinien der Rechtsprechung von BVerfG, BVerwG und BGH zuwider.
2. Die im Antrag behandelten Rechtsmaterien des Ordnungswidrigkeitenrecht, Strafrechts und Fahreignungsrechts verfolgen unterschiedliche Ziele, die von den Antragstellern nicht richtig eingeordnet werden. Dadurch werden fehlerhafte Schlüsse gezogen.
3. Ebenso wie bei dem Betäubungsmittel Cannabis und den anderen in der Anlage zu § 24a StVG genannten Betäubungsmitteln sollte auch bei Alkohol ein vollständiges Verbot des alkoholbeeinflussten Führens eines Kraftfahrzeugs in die Vorschrift des § 24a Abs. 1 StVG eingeführt werden. Die bewährte und positiv evaluierte Vorschrift des Alkoholverbots für Fahranfänger (§ 24c StVG) sollte dafür als Beispiel dienen und auf den gesamten Verkehr mit Kraftfahrzeugen ausgedehnt werden.
4. Das bewährte Instrumentarium der Fahreignungsbegutachtung im StVG und der FeV sollte im Dienst der Verkehrssicherheit erheblich öfter als bisher angewendet werden, und zwar hinsichtlich sämtlicher Begutachtungsanlässe. Der Straßenverkehr kann durch die Begutachtung von aufgrund von Tatsachenberichten (§ 2 Abs. 12 StVG) potenziell ungeeigneten Personen nur sicherer werden.

Zur näheren Begründung:

I. Allgemeine Stellungnahme

Der Antrag beinhaltet Elemente aus den drei folgenden Rechtsgebieten, die juristisch sauber voneinander zu trennen sind, weil sie unterschiedlichen Zwecken dienen:

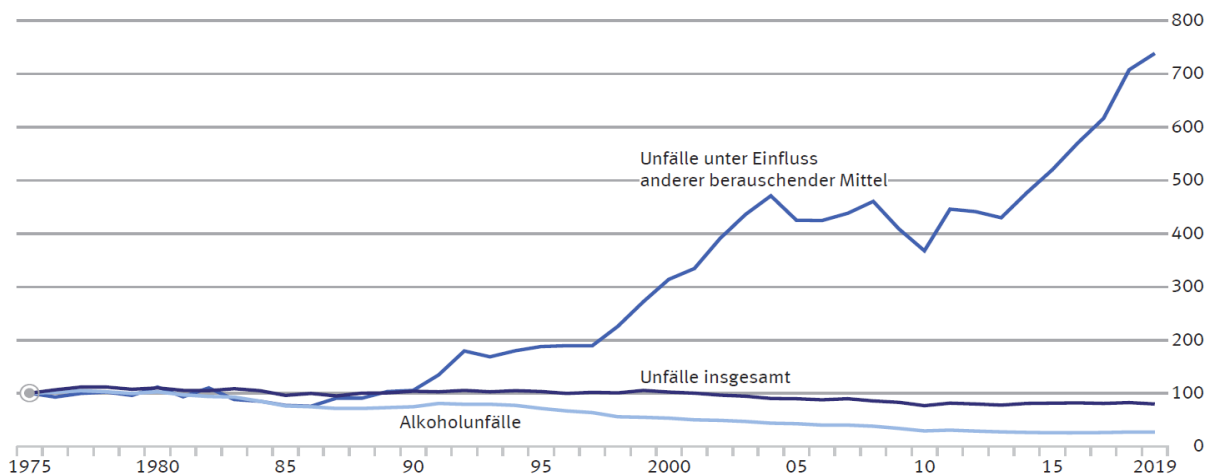
1. Ordnungswidrigkeitenrecht (§ 24a Abs. 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG).
2. Strafrecht (§§ 315c Abs. 1 Nr. 1a, 316 StGB).
3. Fahreignungsrecht (§ 2 StVG, § 14 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), Anlage 4 zur FeV)

Dabei verfolgt das Ordnungswidrigkeitenrecht einen spezialpräventiven Ansatz, der von der Rechtsprechung unter dem Stichwort der „Pflichtenmahnung“ vertreten wird. Das Strafrecht dient der Generalprävention und der Wiedergutmachung für Opfer von Straftaten und das Fahreignungsrecht dient ausschließlich der Abwehr von Gefahren, die von potenziell ungeeigneten Fahrerinnen und Fahrern ausgehen können.

Die wichtigste der drei genannten Rechtsmaterien ist nach Auffassung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) das Fahreignungsrecht. Die präventive Kontrolle von Kraftfahrern zum Schutz der Bürger vor dem hohen Risiko des motorisierten Straßenverkehrs für Leben, Gesundheit und Eigentum stellt eine im überwiegenden Interesse der Allgemeinheit liegende und damit grundsätzlich zulässige Einschränkung des allgemeinen Persönlichkeitsrechts dar (BVerfG, Beschluss vom 24. Juni 1993 – 1 BvR 689/92, BVerfGE 89, 69-91).

Durch andere berauschende Mittel negativ beeinflusste Fahrer sind ein stetig zunehmendes Problem für Leib und Leben der Menschen auf den Straßen in Deutschland. Dazu die folgende Statistik des Deutschen Statistischen Bundesamtes (Destatis) aus dem vergangenen Jahr:

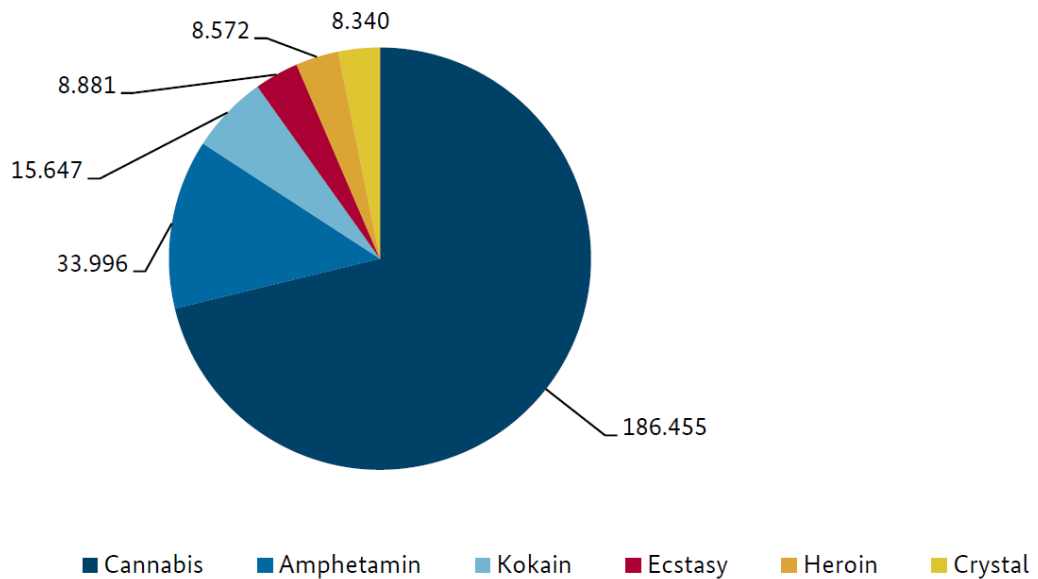
Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden
1975 = 100



Quelle: Destatis, 2020

Es wird in dieser Darstellung zwar nicht zwischen Cannabis und anderen berauschenden Mitteln unterschieden, aber das mit deutlichem Abstand am weitesten in Deutschland verbreitete illegale Betäubungsmittel ist und bleibt Cannabis wie die folgende Darstellung des Bundeskriminalamtes (BKA) beweist:

Konsumnahe Delikte in Verbindung mit ausgewählten Drogenarten⁵⁴

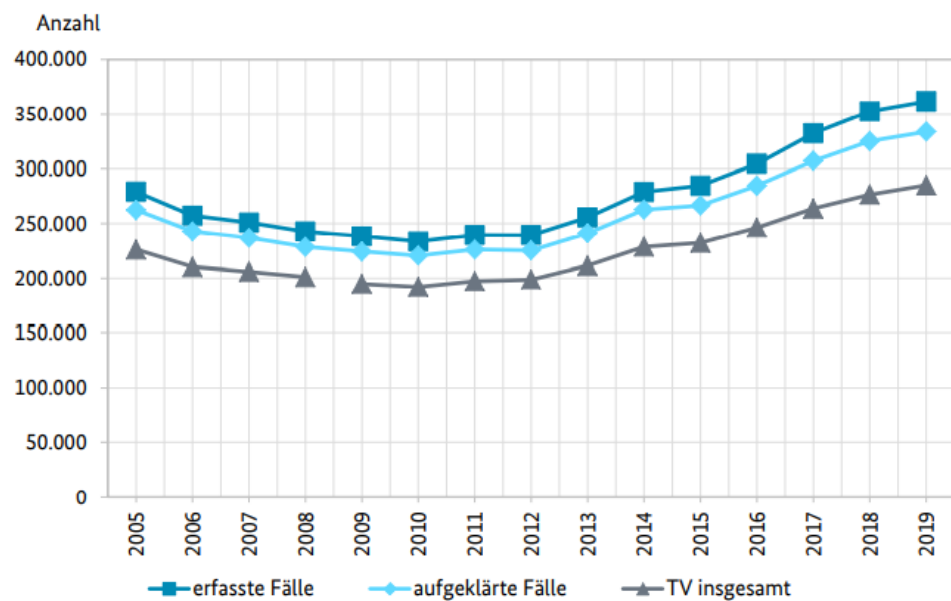


Quelle: BKA, Rauschgiftkriminalität, Bundeslagebild 2019, Wiesbaden 2020, S. 3

Das kriminalpolitische Problem der steigenden Rauschgiftkriminalität setzt sich im Straßenverkehr fort, weil die illegal gehandelten anderen berauschenden Mittel naturgemäß auch von Fahrzeugführern konsumiert werden.

Entwicklung „Rauschgiftkriminalität“

4 - 3.1 - G01



Quelle: BKA, Polizeiliche Kriminalstatistik 2019, Wiesbaden 2020, S. 154

II. Spezielle Stellungnahme

1. Zitat aus BT-Drs. 19/17612, S. 1 erster Absatz

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). Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts nimmt der Bundestag zum Anlass, cannabiskonsumierende Führerscheininhaber*innen künftig den Alkoholkonsumierenden gleichzustellen. Niemand möchte, dass sich Personen unter berauscher Wirkung von Cannabis hinter Steuer setzen. 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.

Dieser Gedanke widerspricht der Rechtsprechung des BVerfG, dessen Entscheidungen Gesetzeskraft haben. Würde diese Argumentation zutreffen, müsste auch die Vorschrift des § 24a Abs. 1 StVG (0,5-Promille-Regelung) verändert werden, weil bei diesem Grad der Alkoholisierung auch nicht alle Kraftfahrer berauscht sind.

Festgestellt werden muss nach Sinn und Zweck der Vorschrift des § 24a Abs. 2 StVG eine Konzentration, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als eines abstrakten Gefährdungsdelikts als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war. Das wird in der Wissenschaft zum Teil erst bei Konzentrationen von über 1 ng/ml angenommen (BVerfG, Beschl. v. 21.12.2004 – 1 BvR 2652/03, juris).

Der Vorschlag der Antragsteller würde den Rechtscharakter eines abstrakten Gefährdungsdelikts stark verändern und überdies aus dem Ordnungswidrigkeitenrecht ausgegliedert werden müssen, weil ein Fahren in fahrunsicherem Zustand bereits den Straftatbestand des § 316 StGB erfüllt.

2. Zitat aus BT-Drs. 19/17612, S. 1 zweiter Absatz

kehrssicherheit gefährden.

Im Gegensatz zu alkoholkonsumierenden Führerscheininhaber*innen wird Cannabiskonsument*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 cha-

Dies ist eine Fehlinterpretation der geltenden Rechtslage. Eine Entziehung der Fahrerlaubnis ist sowohl im Strafrecht (§ 69 StGB), als auch im Fahreignungsrecht (§ 3 Abs. 1 StVG) nur nach durch Gutachten bewiesener Ungeeignetheit zulässig. Nach der Rechtsprechung der Obergerichte dient die Anordnung eines Drogenscreenings nach § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV der Aufklärung von im widerrechtlichen Besitz einer geringen Menge eines Cannabisprodukts begründeten Eignungsbedenken und damit der Gefahrenabwehr und setzt nicht den Nachweis von (eignungsausschließendem) Drogenkonsum voraus (Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 15. März 2002 – 19 B 405/02, juris).

Selbst bei einem gelegentlichen Konsumenten von Cannabis, der erstmals unter einer seine Fahrsicherheit möglicherweise beeinträchtigenden Wirkung von Cannabis ein Kraftfahrzeug geführt hat, darf die Fahrerlaubnisbehörde nämlich in der Regel nicht ohne weitere Aufklärung von fehlender Fahreignung ausgehen und ihm unmittelbar die Fahrerlaubnis entziehen. In solchen Fällen hat sie gemäß § 46 Abs. 3 i.V.m. § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV nach pflichtgemäßem Ermessen über die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu entscheiden (BVerwG, Urteil vom 11. April 2019 – 3 C 9/18, juris).

3. Zitat aus BT-Drs. 19/17612, S. 1 dritter Absatz

HAUC SIND OHNE FAHRZEUG NICHT ZU ERREICHEN.

Mit der heute üblichen Praxis wurde die Null-Toleranz-Politik bei Cannabis-Konsumierenden, die heute im Betäubungsmittelrecht verfassungswidrig und antiquiert ist, auf Cannabis-Konsumierende im Straßenverkehr übertragen. Ein Nachweis, dass diese Praxis der Verkehrssicherheit dient, liegt bis heute nicht vor. Sie gerät so zur ideolo-

Die behauptete „Null-Toleranz-Politik“ hinsichtlich Cannabis-Konsumierenden existiert im Fahreignungsrecht nicht. Das Gegenteil ist der Fall.

Nach immer noch geltender Rechtsprechung des BVerfG besteht in aller Regel kein Anlass zu der Befürchtung, dass der einmalige oder gelegentliche Konsum von Haschisch bei den Betroffenen zu einer permanenten fahreignungsrelevanten Absenkung ihrer körperlich-geistigen Leistungsfähigkeit führt (BVerfG, Stattgebender Kammerbeschluss vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96, juris). Auch nach der Rechtsprechung des BVerwG gibt ein einmaliger Cannabiskonsum ohne Zusammenhang mit dem Straßenverkehr allein keinen Anlass zu der Annahme, der Betroffene sei zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet (BVerwG, Urteil vom 5. Juli 2001 – 3 C 13/01, juris).

4. Zitat aus BT-Drs. 19/17612, S. 2 erster Absatz

Drucksache 19/17612

– 2 –

Deutscher Bunde

gisch motivierten Schikane gegen Cannabis-Konsumierende. Sie ist daher unverhältnismäßig und nicht mit dem Gleichbehandlungsgrundsatz vereinbar.

Im Gegensatz zur Grenzwert-Regelung bei Alkohol gilt bei Cannabis faktisch eine

Die unterschiedlich konstruierten Vorschriften des § 24a Abs. 1 StVG (Alkohol) und des § 24a Abs. 2 StVG (u. a. Cannabis) verletzen nach der Rechtsprechung des BVerfG nicht dem Gleichheitsgrundsatz; denn gemessen daran steht § 24a Abs. 2 Satz 1 und 2 StVG auch mit Art. 3 Abs. 1 GG in Einklang. ... Diese Gesichtspunkte, vor allem der Umstand, dass sich bei einzelnen Drogen anders als beim Alkohol die Dosiswirkungsbeziehung derzeit nicht quantifizieren lässt, sind so gewichtig, dass sie die unterschiedliche Regelung sachlich zu rechtfertigen vermögen (BVerfG, Stattgebender Kammerbeschluss vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03, Rn. 15, juris).

5. Zitat aus BT-Drs. 19/17612, S. 2 zweiter Absatz

Im Gegensatz zur Grenzwert-Regelung bei Alkohol gilt bei Cannabis faktisch eine Null-Toleranz-Grenze. 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. Laut Bundesanstalt für Straßenwesen sind „von den zu erwartenden Leistungsdefiziten bei niedrigen THC-Werten zumindest keine größeren Ausfallserscheinungen

Bei Erreichen des Grenzwertes von 1 ng/ml Blutserum geht es nicht um die behauptete „Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit“, weil es sich bei dem Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG um eine Ordnungswidrigkeit handelt.

6. Zitat aus BT-Drs. 19/17612, S. 2 erste Forderung

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
 1. durch Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung sicherzustellen, dass ein Entzug der Fahrerlaubnis nicht allein aufgrund des festgestellten Konsums oder widerrechtlichen Besitzes von illegalen Drogen erfolgen kann, sondern erst bei einer diagnostizierten Abhängigkeitserkrankung, einer durch Drogenkonsum verursachten konkreten Gefährdung des Straßenverkehrs oder wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr nach § 24a StVG begangen wurden. Die Regelung in § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 sowie Satz 2 und 3 FeV sind entsprechend

Die geforderte Änderung würde tief in die Rechtsgrundlagen der Fahreignungsbegutachtung eingreifen und findet derzeit keine wissenschaftliche Grundlage. Eine solche Änderung widerspräche zudem grundlegend dem Sinn und Zweck des Gefahrenabwehrrechts, die beiden Grundrechte auf Leben und körperliche Unversehrtheit der Menschen im öffentlichen Verkehrsraum möglichst effizient zu schützen.

7. Zitat aus BT-Drs. 19/17612, S. 2 zweite Forderung

2. 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;

THC-COOH ist ein wichtiger Marker für den regelmäßigen Konsum von Cannabis und daher unverzichtbar für die Fahreignungsbegutachtung. Dieser Wert wirkt in zahlreichen Fällen entlastend für Cannabis-Konsumenten, sodass dessen Abschaffung zu einer Benachteiligung dieser Gruppe führen würde. Bei der Annahme, dass jedenfalls ab einer Konzentration des THC-Metaboliten THC-COOH von 150 ng/ml im Blutserum von einem regelmäßigen Cannabiskonsum auszugehen ist, handelt es sich nicht um eine Spekulation, sondern um eine gesicherte, auf rechtsmedizinischen Untersuchungen beruhende Erkenntnis (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 24. April 2019 – 11 CS 18.2605, Rn. 13, juris). Lassen die derzeitigen wissenschaftlichen Erkenntnisse es jedoch als möglich erscheinen, dass ein THC-COOH-Wert von 85,8 ng/ml unter Umständen auf eine einmalige Konsumepisode zurückzuführen ist, kann nicht davon ausgegangen werden, mit der Feststellung einer solchen Konzentration stehe gemäß § 11 Abs. 7 FeV fest, der betroffene Kraftfahrer müsse bereits mehrmals im Sinne des Fahrerlaubnisrechts Cannabis konsumiert haben (Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 24. September 2008 – 2 B 1365/08, Rn. 20, juris).

8. Zitat aus BT-Drs. 19/17612, S. 2 dritte Forderung

3. 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 solche Anhebung um 9 ng/ml widerspräche dem Gesetzeszweck der Vorschrift als abstraktes Gefährdungsdelikt sowie der Rechtsprechung des BVerfG und der Verwaltungsgerichtsbarkeit. Wissenschaftliche Studien einer Entsprechung zwischen 10 ng/ml THC und 0,5 Promille BAK sind nicht bekannt.

Zur Gegenargumentation ist nochmals die Rechtsprechung des BVerfG heranzuziehen, wonach für das Vorliegen des Delikts gem. § 24a Abs. 2 StVG eine Konzentration festgestellt

werden muss, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als eines abstrakten Gefährdungsdelikts als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war. Das wird in der Wissenschaft zum Teil erst bei Konzentrationen von über 1 ng/ml angenommen (BVerfG, Stattgebender Kammerbeschluss vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03, juris).

9. Zitat aus BT-Drs. 19/17612, S. 2 vierte Forderung

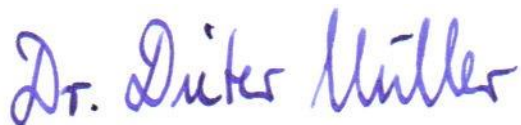
4. für die §§ 315c und 316 des Strafgesetzbuches eine Normierung des THC-Grenzwertes vorzunehmen, indem ein THC-Wert von 3,0 ng/ml Blutserum festgelegt wird, unterhalb welchem eine relative Fahruntüchtigkeit ausgeschlossen werden kann.

Eine solche isolierte Einfügung eines Grenzwertes ausschließlich für THC wäre in sich unsystematisch und würde zusätzlich dem Gesetzeszweck der Generalprävention zuwiderlaufen. Falls sich der Gesetzgeber zur Einfügung von Grenzwerten entschliesse, müsste er diese auch für sämtliche anderen berauschenden Mittel nach Anlagen I – III zu § 1 BtMG (z. B. Methamphetamin oder Cocain), AMG, NpsG sowie auch für Alkohol in die genannten Vorschriften einfügen.

Bei Feststellung von rauschmittelbedingten Ausfallerscheinungen bedarf es bei anderen berauschenden Mitteln, anders als bei alkoholischer Beeinflussung, keines unteren Grenzwertes, um eine strafbare relative Fahrunsicherheit zu begründen. Der Grund dafür liegt in der bereits vom BVerfG angesprochenen differierenden Dosiswirkungsbeziehung begründet. Bei Verkehrsstraftaten unter Alkoholeinfluss existiert ein unterer Grenzwert von 0,3 Promille BAK, ab dessen Erreichen alkoholtypische Ausfallerscheinungen möglich sind. Dieser kann nicht mit 3 ng/ml THC gleichgesetzt werden, weil bei Cannabis keine Vergleichsuntersuchungen vorliegen. Bei einer rauschmittelbedingten Fahrunsicherheit ist es nicht unbedingt erforderlich, dass sich die körperlichen bzw. geistigen Mängel in Fahrfehlern ausgewirkt haben. Unter Umständen können zum Nachweis der Fahrunsicherheit auch sonstige Auffälligkeiten im Verhalten des Fahrzeugführers genügen, sofern sie konkrete Hinweise auf eine schwerwiegende Beeinträchtigung seiner psychophysischen Leistungsfähigkeit, insbesondere seiner Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit geben (BGH, Urteil vom 15. April 2008 – 4 StR 639/07, juris).

Bad Dürrenberg, 16. Februar 2021

Hochachtungsvoll



Prof. Dr. jur. Dieter Müller

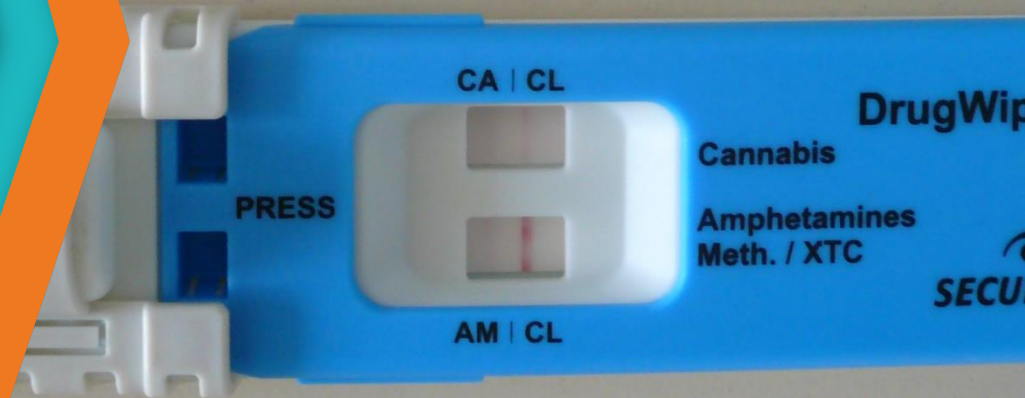
Öffentliche Anhörung im
Verkehrsausschuss des
Deutschen Bundestages zu
der BT-Drs. 19/17612

Gleichstellung von cannabis- und alkoholkonsumierenden Führerscheininhaberinnen und Führerscheininhabern

Prof. Dr. jur. Dieter Müller

Hochschule der Sächsischen Polizei

Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten



Übersicht

1. Fazit
2. Allgemeine Stellungnahme zur Drucksache
19/17612
3. Spezielle Stellungnahme zu einzelnen
Teilen des Antrags
4. Weiterführende Informationen
 - a) Literatur
 - b) Autoreninfo

Fazit

1. Die Vorschläge der Antragsteller widersprechen dem Sinn und Zweck des geltenden Verkehrsrechts, nämlich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer möglichst effektiv und vor allem vorbeugend zu schützen. Zudem laufen die Vorschläge den Grundlinien der Rechtsprechung von BVerfG, BVerwG und BGH zuwider.
2. Die im Antrag behandelten Rechtsmaterien des Ordnungswidrigkeitenrecht, Strafrechts und Fahreignungsrechts verfolgen unterschiedliche Ziele, die von den Antragstellern nicht richtig eingeordnet werden. Dadurch werden fehlerhafte Schlüsse gezogen.
3. Ebenso wie bei dem Betäubungsmittel Cannabis und den anderen in der Anlage zu § 24a StVG genannten Betäubungsmitteln sollte auch bei Alkohol ein vollständiges Verbot des alkoholbeeinflussten Führens eines Kraftfahrzeugs in die Vorschrift des § 24a Abs. 1 StVG eingeführt werden. Die bewährte und positiv evaluierte Vorschrift des Alkoholverbots für Fahranfänger (§ 24c StVG) sollte dafür als Beispiel dienen und auf den gesamten Verkehr mit Kraftfahrzeugen ausgedehnt werden.
4. Das bewährte Instrumentarium der Fahreignungsbegutachtung im StVG und der FeV sollte im Dienst der Verkehrssicherheit erheblich öfter als bisher angewendet werden, und zwar hinsichtlich sämtlicher Begutachtungsanlässe. Der Straßenverkehr kann durch die Begutachtung von aufgrund von Tatsachenberichten (§ 2 Abs. 12 StVG) potenziell ungeeigneten Personen nur sicherer werden.

Allgemeine Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

Der Antrag beinhaltet Elemente aus folgenden Rechtsgebieten, die juristisch sauber voneinander zu trennen sind, weil sie unterschiedlichen Zwecken dienen:

1. Ordnungswidrigkeitenrecht (§ 24a Abs. 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG)).
2. Strafrecht (§§ 315c Abs. 1 Nr. 1a, 316 StGB).
3. Fahreignungsrecht (§ 2 StVG, § 14 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), Anlage 4 zur FeV).

Allgemeine Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

Ordnungswidrigkeitenrecht (§ 24a Abs. 2 StVG)

- dient der Spezialprävention durch „Pflichtenmahnung“ (BVerfG)

Strafrecht (§§ 315c Abs. 1 Nr. 1a, 316 StGB)

- dient der Generalprävention und der Wiedergutmachung

Fahreignungsrecht (§ 3 Abs. 1 StVG, § 14 FeV)

- dient ausschließlich der Gefahrenabwehr

Allgemeine Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

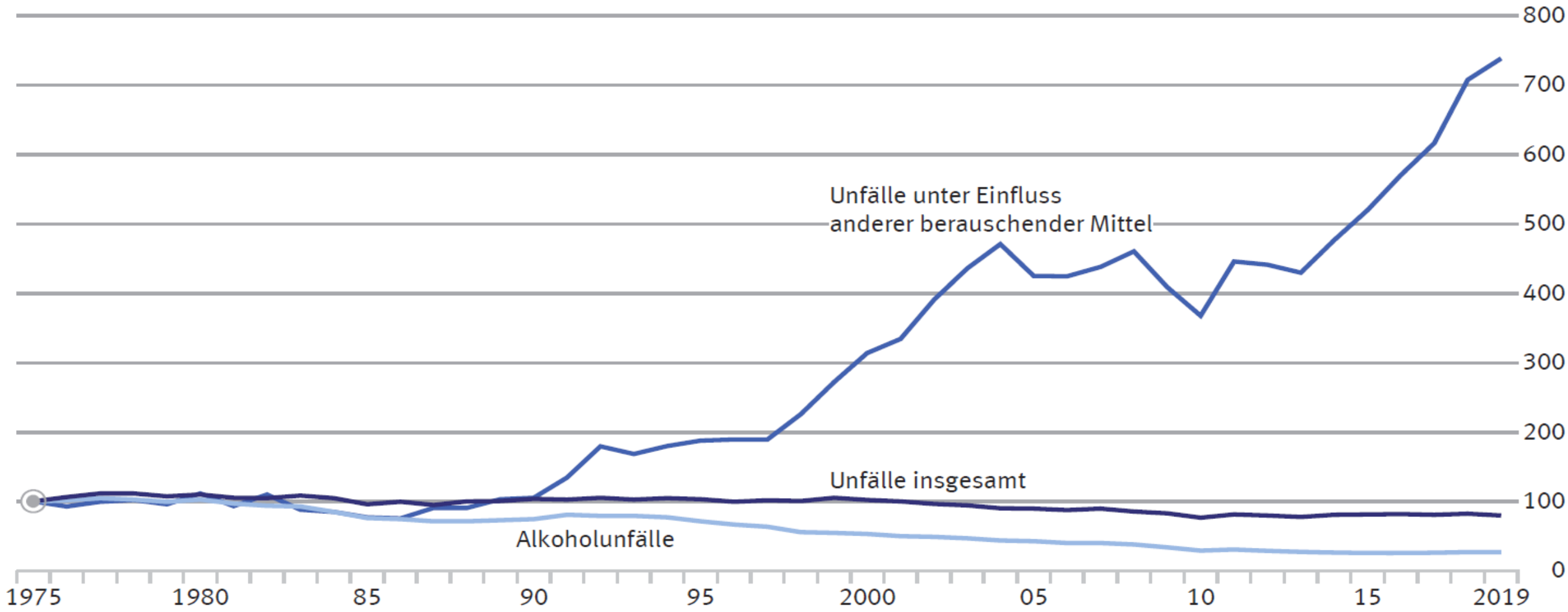
Die präventive Kontrolle von Kraftfahrern zum Schutz der Bürger vor dem hohen Risiko des motorisierten Straßenverkehrs für Leben, Gesundheit und Eigentum stellt eine im überwiegenden Interesse der Allgemeinheit liegende und damit grundsätzlich zulässige Einschränkung des allgemeinen Persönlichkeitsrechts dar.

BVerfG, Beschluss vom 24. Juni 1993 - 1 BvR 689/92, BVerfGE 89, 69-91

Allgemeine Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden
1975 = 100

© Destatis, 2020



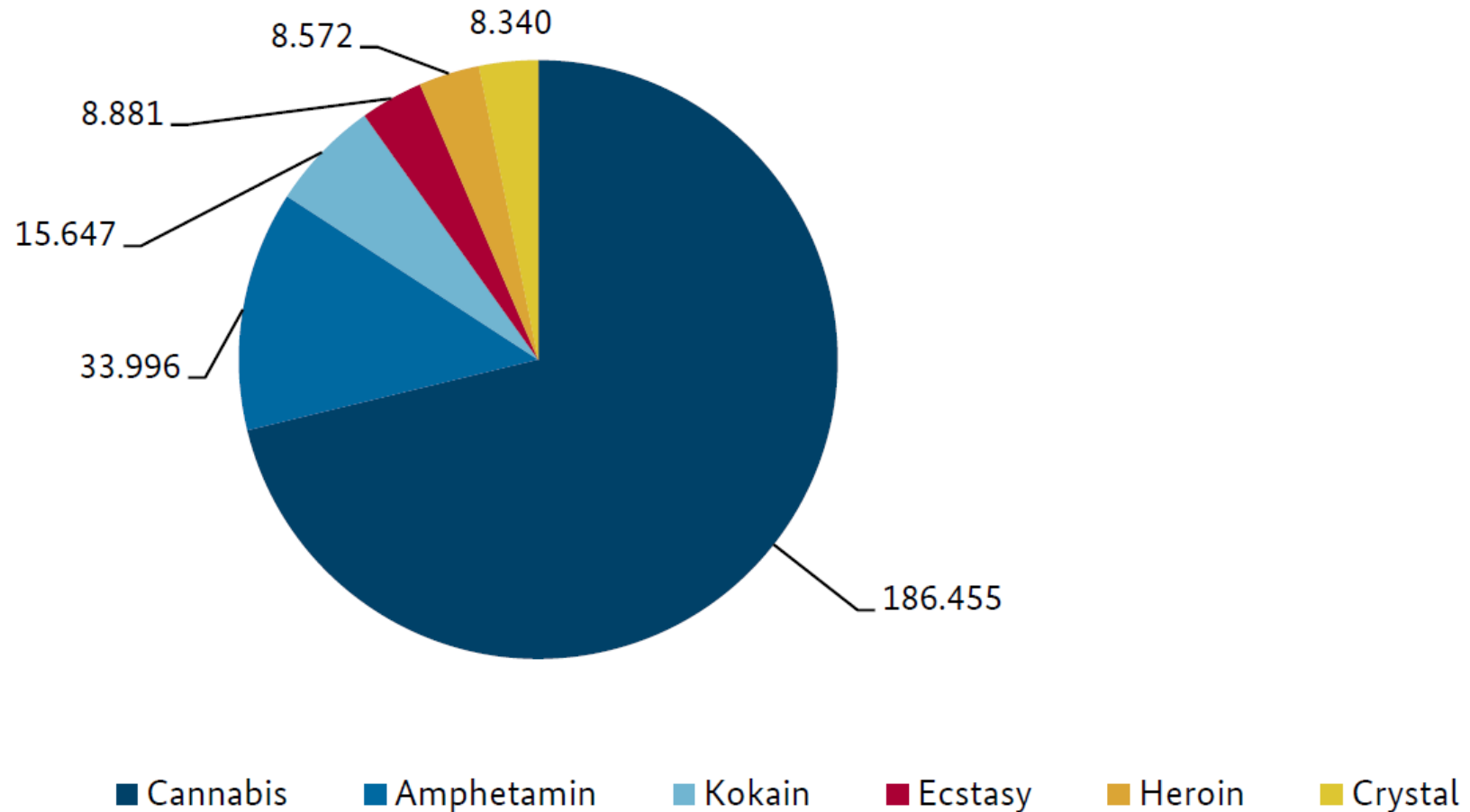
Allgemeine Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

1. Durch andere berauschende Mittel negativ beeinflusste Fahrer sind ein stetig zunehmendes Problem für Leib und Leben der Menschen auf den Straßen in Deutschland.
2. Das mit deutlichem Abstand am weitesten in Deutschland verbreitete illegale Betäubungsmittel bleibt Cannabis.
3. Das kriminalpolitische Problem der steigenden Rauschgiftkriminalität setzt sich im Straßenverkehr fort.

Allgemeine Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

© BKA, Rauschgiftkriminalität, Bundeslagebild 2019, Wiesbaden 2020, S. 31

Konsumnahe Delikte in Verbindung mit ausgewählten Drogenarten⁵⁴

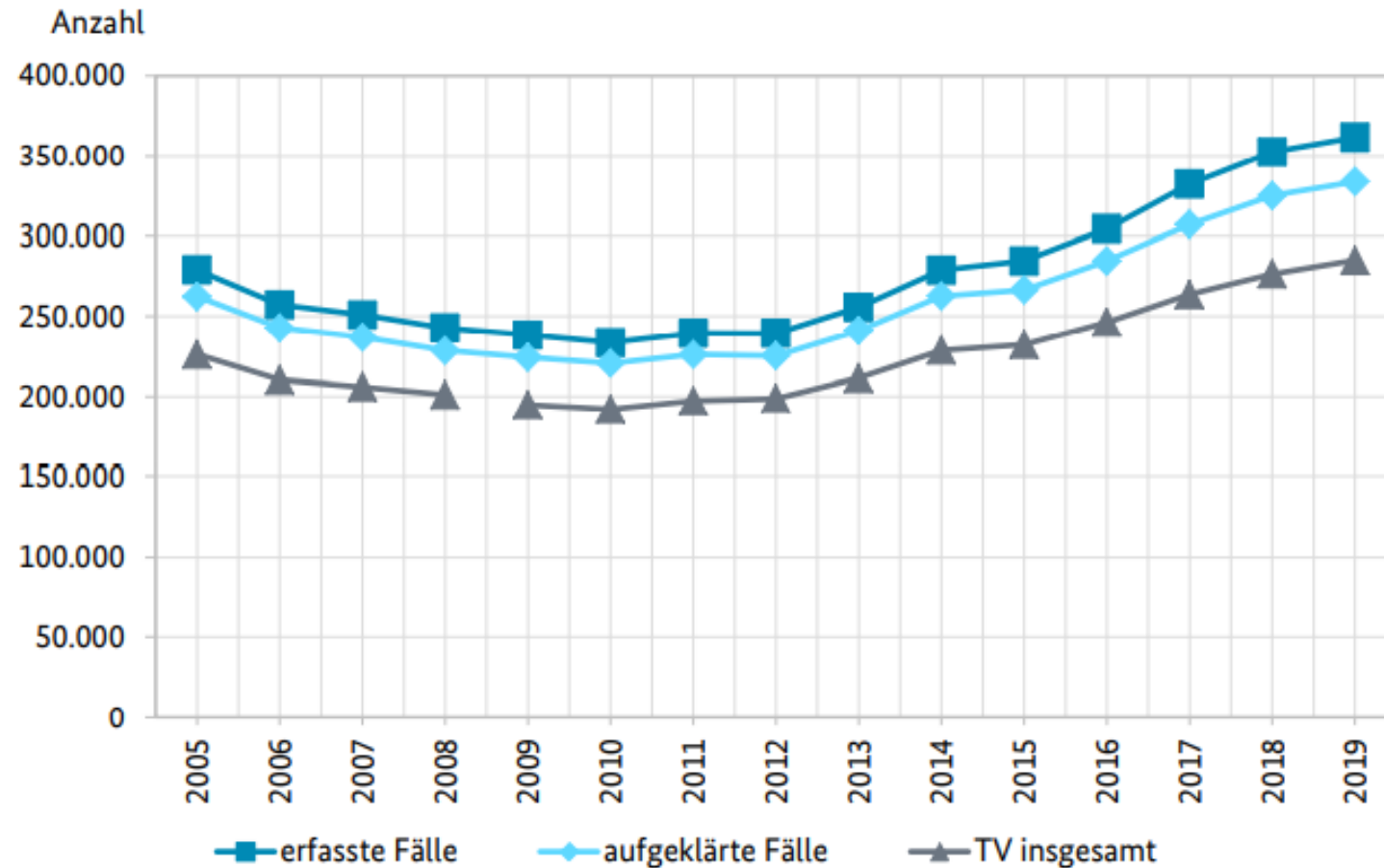


Allgemeine Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

Entwicklung „Rauschgiftkriminalität“

4 - 3.1 - G01

© BKA, Polizeiliche Kriminalstatistik 2019,
Wiesbaden 2020, S. 154



Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

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). Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts nimmt der Bundestag zum Anlass, cannabiskonsumierende Führerscheininhaber*innen künftig den Alkoholkonsumierenden gleichzustellen. Niemand möchte, dass sich Personen unter berauscher Wirkung von Cannabis hinters Steuer setzen. 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.

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

1. Dieser Gedanke widerspricht der Rechtsprechung des BVerfG, dessen Entscheidungen Gesetzeskraft haben.
2. Würde diese Argumentation zutreffen, müsste auch die Vorschrift des § 24a Abs. 1 StVG (0,5-Promille-Regelung) verändert werden, weil bei diesem Grad der Alkoholisierung auch nicht alle Kraftfahrer berauscht sind.
3. Der Vorschlag der Antragsteller würde den Rechtscharakter eines abstrakten Gefährdungsdelikts stark verändern und überdies aus dem Ordnungswidrigkeitenrecht ausgegliedert werden müssen, weil ein Fahren in fahrunsicherem Zustand bereits den Straftatbestand des § 316 StGB erfüllt.

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

Festgestellt werden muss eine Konzentration, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als eines abstrakten Gefährdungsdelikts als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war. Das wird in der Wissenschaft zum Teil erst bei Konzentrationen von über 1 ng/ml angenommen.

BVerfG, Beschl. v. 21.12.2004 - 1 BvR 2652/03, juris

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

kehrssicherheit gefährden.

Im Gegensatz zu alkoholkonsumierenden Führerscheininhaber*innen wird Cannabiskonsument*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 cha-

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs.
19/17612

Dies ist eine Fehlinterpretation der geltenden Rechtslage.

Eine Entziehung der Fahrerlaubnis ist sowohl im Strafrecht (§ 69 StGB), als auch im Fahreignungsrecht (§ 3 Abs. 1 StVG) nur nach durch Gutachten bewiesener Ungeeignetheit zulässig.

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

Die Anordnung eines Drogenscreenings nach § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV dient der Aufklärung von im widerrechtlichen Besitz einer geringen Menge eines Cannabisprodukts begründeten Eignungsbedenken und damit der Gefahrenabwehr und setzt nicht den Nachweis von (eignungsausschließendem) Drogenkonsum voraus.

**Obergerverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 15. März 2002 - 19 B 405/02, juris**

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

Bei einem gelegentlichen Konsumenten von Cannabis, der erstmals unter einer seine Fahrsicherheit möglicherweise beeinträchtigenden Wirkung von Cannabis ein Kraftfahrzeug geführt hat, darf die Fahrerlaubnisbehörde in der Regel nicht ohne weitere Aufklärung von fehlender Fahreignung ausgehen und ihm unmittelbar die Fahrerlaubnis entziehen. In solchen Fällen hat sie gemäß § 46 Abs. 3 i.V.m. § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV nach pflichtgemäßem Ermessen über die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu entscheiden.

BVerwG, Urteil vom 11. April 2019 – 3 C 9/18, juris

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

haben sind ohne Fahrzeug nicht zu erreichen.

Mit der heute üblichen Praxis wurde die Null-Toleranz-Politik bei Cannabis-Konsumentenden, die heute im Betäubungsmittelrecht verfassungswidrig und antiquiert ist, auf Cannabis-Konsumierende im Straßenverkehr übertragen. Ein Nachweis, dass diese Praxis der Verkehrssicherheit dient, liegt bis heute nicht vor. Sie gerät so zur ideolo-

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs.
19/17612

Die behauptete „Null-Toleranz-Politik“ hinsichtlich Cannabis-Konsumierenden existiert im Fahreignungsrecht nicht. Das Gegenteil ist der Fall.

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

Nach heutiger Erkenntnis besteht in aller Regel kein Anlass zu der Befürchtung, dass der einmalige oder gelegentliche Konsum von Haschisch bei den Betroffenen zu einer permanenten fahreignungsrelevanten Absenkung ihrer körperlich-geistigen Leistungsfähigkeit führt.

**BVerfG, Stattgebender Kammerbeschluss vom 20. Juni 2002 - 1
BvR 2062/96, juris**

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

Ein einmaliger Cannabiskonsum ohne Zusammenhang mit dem Straßenverkehr gibt allein keinen Anlass zu der Annahme, der Betroffene sei zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet.

BVerwG, Urteil vom 5. Juli 2001 – 3 C 13/01, juris

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

Drucksache 19/17612

– 2 –

Deutscher Bundestag

gisch motivierten Schikane gegen Cannabis-Konsumierende. Sie ist daher unverhältnismäßig und nicht mit dem Gleichbehandlungsgrundsatz vereinbar.

Im Gegensatz zur Grenzwert-Regelung bei Alkohol gilt bei Cannabis faktisch eine

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs.
19/17612

Die unterschiedlich konstruierten Vorschriften des § 24a Abs. 1 StVG (Alkohol) und des § 24a Abs. 2 StVG (u. a. Cannabis) verletzen nach der Rechtsprechung des BVerfG nicht dem Gleichheitsgrundsatz.

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

Gemessen daran steht § 24 a Abs. 2 Satz 1 und 2 StVG auch mit Art. 3 Abs. 1 GG in Einklang. ... Diese Gesichtspunkte, vor allem der Umstand, dass sich bei einzelnen Drogen anders als beim Alkohol die Dosiswirkungsbeziehung derzeit nicht quantifizieren lässt, sind so gewichtig, dass sie die unterschiedliche Regelung sachlich zu rechtfertigen vermögen.

BVerfG, Stattgebender Kammerbeschluss vom 21. Dezember 2004 - 1 BvR 2652/03, Rn. 15, juris

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

Im Gegensatz zur Grenzwert-Regelung bei Alkohol gilt bei Cannabis faktisch eine Null-Toleranz-Grenze. 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. Laut Bundesanstalt für Straßenwesen sind „von den zu erwartenden Leistungsdefiziten bei niedrigen THC-Werten zumindest keine größeren Ausfallserscheinungen

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs.
19/17612

Bei Erreichen des Grenzwertes von 1 ng/ml Blutserum geht es nicht um die behauptete „Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit“, weil es sich bei dem Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG um eine Ordnungswidrigkeit handelt.

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
 - 1. durch Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung sicherzustellen, dass ein Entzug der Fahrerlaubnis nicht allein aufgrund des festgestellten Konsums oder widerrechtlichen Besitzes von illegalen Drogen erfolgen kann, sondern erst bei einer diagnostizierten Abhängigkeitserkrankung, einer durch Drogenkonsum verursachten konkreten Gefährdung des Straßenverkehrs oder wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr nach § 24a StVG begangen wurden. Die Regelung in § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 sowie Satz 2 und 3 FeV sind entsprechend

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

1. Die geforderte Änderung würde tief in die Rechtsgrundlagen der Fahreignungsbegutachtung eingreifen und findet derzeit keine wissenschaftliche Grundlage.
2. Eine solche Änderung widerspräche zudem grundlegend dem Sinn und Zweck des Gefahrenabwehrrechts, die beiden Grundrechte auf Leben und körperliche Unversehrtheit der Menschen im öffentlichen Verkehrsraum möglichst effizient zu schützen.

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

2. 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;

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

1. THC-COOH ist ein wichtiger Marker für den regelmäßigen Konsum von Cannabis und daher unverzichtbar für die Fahreignungsbegutachtung.
2. Dieser Wert wirkt in zahlreichen Fällen entlastend für Cannabis-Konsumenten, sodass dessen Abschaffung zu einer Benachteiligung dieser Gruppe führen würde.

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

Bei der Annahme, dass jedenfalls ab einer Konzentration des THC-Metaboliten THC-COOH von 150 ng/ml im Blutserum von einem regelmäßigen Cannabiskonsum auszugehen ist, handelt es sich entgegen der Auffassung des Antragstellers nicht um eine Spekulation, sondern um eine gesicherte, auf rechtsmedizinischen Untersuchungen beruhende Erkenntnis.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 24. April 2019 - 11 CS 18.2605, Rn. 13, juris

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

Lassen die derzeitigen wissenschaftlichen Erkenntnisse es jedoch als möglich erscheinen, dass ein THC-COOH-Wert von 85,8 ng/ml unter Umständen auf eine einmalige Konsumepisode zurückzuführen ist, kann nicht davon ausgegangen werden, mit der Feststellung einer solchen Konzentration stehe gemäß § 11 Abs. 7 FeV fest, der betroffene Kraftfahrer müsse bereits mehrmals im Sinne des Fahrerlaubnisrechts Cannabis konsumiert haben.

Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 24.
September 2008 - 2 B 1365/08, Rn. 20, juris

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

(THC-Grenzwert) bestimmen, zu veröffentlichen,

3. 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;

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

1. Eine solche Anhebung um 9 ng/ml widerspräche dem Gesetzeszweck der Vorschrift als abstraktes Gefährdungsdelikt sowie der Rechtsprechung des BVerfG und der Verwaltungsgerichtsbarkeit.
2. Wissenschaftliche Studien einer Entsprechung zwischen 10 ng/ml THC und 0,5 Promille BAK sind nicht bekannt.

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

Festgestellt werden muss eine Konzentration, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als eines abstrakten Gefährdungsdelikts als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war. **Das wird in der Wissenschaft zum Teil erst bei Konzentrationen von über 1 ng/ml angenommen.**

BVerfG, Stattgebender Kammerbeschluss vom 21. Dezember 2004 - 1 BvR 2652/03, juris

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

4. 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.

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

1. Eine solche isolierte Einfügung eines Grenzwertes ausschließlich für THC wäre in sich unsystematisch und würde zusätzlich dem Gesetzeszweck der Generalprävention zuwiderlaufen.
2. Falls sich der Gesetzgeber zur Einfügung von Grenzwerten entschliesse, müsste er diese auch für sämtliche anderen berauschenden Mittel nach Anlagen I - III zu § 1 BtMG (z. B. Methamphetamin oder Cocain), AMG, NpsG sowie auch für Alkohol in die genannten Vorschriften einfügen.

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

Aus den vorgeschlagenen Änderungen in der FeV, im StVG und im StGB folgt, dass ohne rauschmitteltypische Ausfallerscheinungen erst ab einer THC-Konzentration von 10 ng/ml Blutserum eine Ordnungswidrigkeit (§ 24a StVG) vorliegt und dass bei Feststellung von Ausfallerscheinungen erst ab einer THC-Konzentration von 3 ng/ml Blutserum von einer relativen Fahruntüchtigkeit im Sinne der §§ 315c und 316 StGB ausgegangen werden kann.

Zitat aus BT-Drs. 19/17612, S. 3 Begründung

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

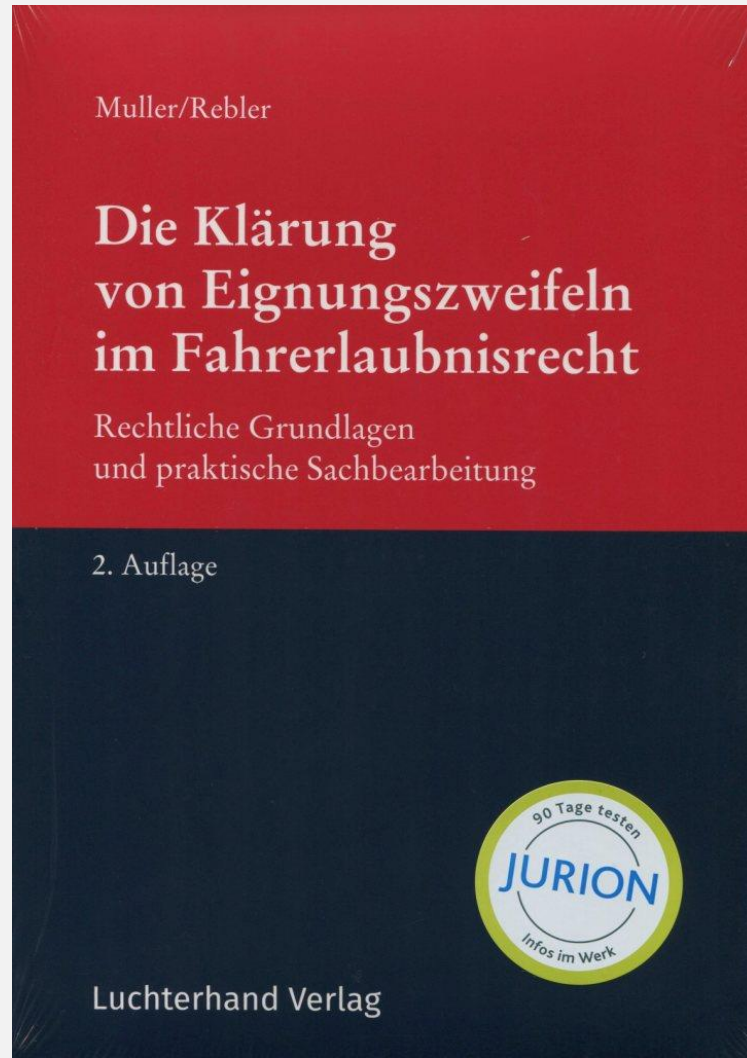
1. Bei Feststellung von rauschmittelbedingten Ausfallerscheinungen bedarf es bei anderen berauschenden Mitteln, anders als bei alkoholischer Beeinflussung, keines unteren Grenzwertes, um eine strafbare relative Fahrunsicherheit zu begründen.
2. Der Grund dafür liegt in der bereits vom BVerfG angesprochenen differierenden Dosiswirkungsbeziehung begründet.
3. Bei Verkehrsstraftaten unter Alkoholeinfluss existiert ein unterer Grenzwert von 0,3 Promille BAK, ab dessen Erreichen alkoholtypische Ausfallerscheinungen möglich sind. Dieser kann nicht mit 3 ng/ml THC gleichgesetzt werden, weil bei Cannabis keine Vergleichsuntersuchungen vorliegen.

Spezielle Stellungnahme zum Antrag BT-Drs. 19/17612

Bei einer rauschmittelbedingten Fahrunsicherheit ist es nicht unbedingt erforderlich, dass sich die körperlichen bzw. geistigen Mängel in Fahrfehlern ausgewirkt haben. Unter Umständen können zum Nachweis der Fahrunsicherheit auch sonstige Auffälligkeiten im Verhalten des Fahrzeugführers genügen, sofern sie konkrete Hinweise auf eine schwerwiegende Beeinträchtigung seiner psychophysischen Leistungsfähigkeit, insbesondere seiner Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit geben.

BGH, Urteil vom 15. April 2008 - 4 StR 639/07, juris

Literatur



Müller, Dieter

Rebler, Adolf

Brenner-Hartmann, Jürgen

Die Klärung von
Eignungszweifeln im
Fahrerlaubnisrecht

Luchterhand Verlag Köln,
2. Aufl. 2016

ISBN 978-3-472-08975-9

Literatur



Müller, Dieter

Fahreignung -
Praxisleitfaden für
Polizeibeamte

Richard Boorberg
Verlag Stuttgart, 2013

ISBN 978-3-415-04914-7

Literatur

- Bundesanstalt für Straßenwesen, Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, Stand: Dezember 2019, Bergisch Gladbach 2020
- Feldmann, Felix/Reisewitz, Nick, Problematik verdeckter charakterlicher Fahreignungsmängel – Facetten der polizeilichen Meldepflicht des § 2 Abs. 12 StVG, in: Müller, Dieter (Hrsg.), Rothenburger Beiträge Band 94, Verkehrssicherheitsarbeit Teil IV, Rothenburg/O.L. 2018, S. 1 ff.
- Müller, Dieter, Fahreignung, Richard Boorberg Verlag, Stuttgart, 2013
- Müller, Dieter, Kommentierung der §§ 2, 3, 4 StVG, in: Lütkes/Bachmeier/Müller/Rebler (Hrsg.), Großkommentar Straßenverkehrsrecht, Luchterhand Verlag, Stand: Januar 2021
- Müller, Dieter, Probleme des Fahreignungsrechts und die Pflichtmitteilung der Polizei gem. § 2 Abs. 12 StVG, in: Deutsches Autorecht (DAR) 2013, S. 69 ff.
- Müller, Dieter, Klärung von Eignungszweifeln nach § 11 FeV (in drei Teilen), gemeinsam mit Dr. Adolf Rebler, in: Straßenverkehrsrecht (SVR) 7/2016, S. 241 ff.; 8/2016, S. 298 ff.; 9/2016, S. 335 ff.
- Müller, Dieter, Alpi & Co. – die Suche nach dem Kick und die charakterliche Fahreignung, gemeinsam mit Dr. Adolf Rebler, in: Straßenverkehrsrecht (SVR) 2/2017, S. 51 ff.
- Prügner, Thomas, Längsschnittstudie zu Drogenfahrten im Straßenverkehr im Freistaat Sachsen, in: Müller, Dieter (Hrsg.), Rothenburger Beiträge Band 94, Verkehrssicherheitsarbeit Teil IV, Rothenburg/O.L. 2018, S. 365 ff.

Autoreninfo

Prof. Dr. jur. Dieter Müller

- Vorsitzender des juristischen Beirats des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, Mitglied des Vorstands des DVR
- Mitglied des wissenschaftlichen Beirats der Deutschen Verkehrswacht
- Mitglied der Fachkommission Verkehr der Deutschen Polizeigewerkschaft
- Mitglied des wissenschaftlichen Beirats der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland

Erreichbarkeiten:

Hochschule der Sächsischen Polizei (FH)

Fachbereich Polizeiliches Management

Friedensstr. 120

02929 Rothenburg/O.L.

Tel.: 035891-462730, Mail: dieter.mueller@polizei.sachsen.de

Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten

Ulmenweg 20, 06231 Bad Dürrenberg

Tel.: 0160-3718497, Mail: ivvb@ivvbautzen.de

Website: <http://www.ivvbautzen.de/>

Facebook: <https://www.facebook.com/ivvbautzen/?ref=bookmarks>

