

**Positionspapier Nr. 12**  
der Fachgesellschaften DGVP und DGVM  
12. September 2024

**Cannabismissbrauch – Eignungszweifel bei erstmaliger Verkehrsauffälligkeit**

Thomas Wagner, Jürgen Brenner-Hartmann, Frank Mußhoff, Matthias Graw

**Ausgangslage**

Seit 1. April 2024 werden Cannabis und der Wirkstoff THC in Deutschland rechtlich nicht mehr als Betäubungsmittel eingestuft. Daher dürfen erwachsene Personen nun bis zu 25 Gramm Cannabis besitzen und mit sich führen. In der eigenen Wohnung sind bis zu 50 Gramm Cannabis zum Eigenkonsum sowie der Anbau von bis zu drei Cannabispflanzen gestattet. Die Mengenangaben beziehen sich jeweils auf die getrockneten Pflanzen, wobei es keine Festlegungen zum maximal zulässigen Wirkstoffgehalt der Pflanzenteile gibt<sup>1</sup>. Aus 50 Gramm Cannabisblüten können bei moderaten Konsummengen von 0,25g Cannabis pro Joint 6-7 Konsumeinheiten täglich hergestellt werden. Wie diese Zahl deutlich macht, kann man deshalb erwarten, dass sich im Feld der legal Cannabis Konsumierenden auch hochfrequente Konsumentinnen und Konsumenten befinden, die eine Konsumstörung entwickelt haben, welche eine zuverlässige Trennung von Konsum und Verkehrsteilnahme nicht mehr erwarten lässt. Welche Auswirkungen die Legalisierung von Cannabis auf die Verkehrssicherheit hat, versuchten Fastenmeier & Söllner (2023) in einem Review internationaler Studien darzustellen. Auch wenn diese Studien nur bedingt aussagekräftig waren, konnte zumindest festgestellt werden, dass die Konsumhäufigkeiten anstiegen und dass zumindest kein günstiger Effekt auf die Verkehrssicherheit zu verzeichnen war.

Durch den in der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) neu eingeführten § 13a in Verbindung mit Anpassungen in Anlage 4 FeV (Ziffer 9.2.1) werden die Eingriffsschwellen für die Überprüfung der Fahreignung nach einer Verkehrsauffälligkeit mit THC zeitgleich mit der Teillegalisierung erhöht, was hinsichtlich der Verkehrssicherheit kritisch zu sehen ist, da relevante Risikogruppen künftig keiner Eignungsüberprüfung mehr zugeführt werden (DGVP & DGVM (2024); Wagner et al. (2021)). So stellt zukünftig der regelmäßige Konsum von Cannabis (nach bisheriger Rechtsprechung täglich oder nahezu täglich) die Eignung nicht mehr per se in Frage<sup>2</sup> und es werden bei gelegentlicher Einnahme von Cannabis auch nicht mehr, wie bisher im Regelfall, zusätzliche relevante Faktoren (z.B. Kontrollverlust, Störung der Persönlichkeit) als Begründung für eine Überprüfung der Fahreignung Berücksichtigung finden. Der Gesetzgeber hat jedoch mit § 13a Nr. 2a 2. Alt. FeV einen Auffangtatbestand geschaffen, dessen Anwendung im Fall von Hinweisen auf Cannabismissbrauch (s. unten) geprüft werden muss.

Gleichzeitig wird mit der Bezeichnung „Cannabismissbrauch“ in Analogie zum Alkoholmissbrauch ein neuer Begriff ins Fahreignungsrecht eingeführt, der im Einzelfall einer näheren Auslegung bedarf. Hierauf soll im nächsten Abschnitt näher eingegangen werden.

---

<sup>1</sup> Nach § 19 (3) KCanG darf von Anbauvereinigungen an Heranwachsende, also Mitglieder zwischen dem vollendeten 18. und 21. Lebensjahr, nur Cannabis mit einem maximalen THC-Gehalt von 10 Prozent und höchstens 30 Gramm pro Kalendermonat abgegeben werden. Mitglieder, die das 21. Lebensjahr vollendet haben, können maximal 50 g Cannabis pro Monat ohne Festlegung einer Höchstkonzentration beziehen.

<sup>2</sup> Offen muss allerdings noch bleiben, ob hier ein Wertungswiderspruch bei der Umsetzung der EU-Führerscheinrichtlinie in nationales Recht entsteht. Anlage III der EU-Führerscheinrichtlinie sieht vor, dass Bewerbern oder Fahrzeugführern, die regelmäßig psychotrope Stoffe in irgendeiner Form einnehmen, eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden darf, wenn die aufgenommene Menge so groß ist, dass die Fahrsicherheit nachteilig beeinflusst wird.

§ 13a FeV benennt Eignungszweifel und bestimmt u.a., wann die Fahrerlaubnisbehörde ein Gutachten einer Begutachtungsstelle für Fahreignung (medizinisch-psychologisches Gutachten) anzuordnen hat, um aufzuklären, ob in Zukunft Cannabismissbrauch zu erwarten ist.

Anzeichen für Cannabismissbrauch können entweder nach einem ärztlichen Gutachten vorliegen oder es können „sonst Tatsachen die Annahme von Cannabismissbrauch begründen“. Damit werden Fragen dahingehend aufgeworfen, welche Anknüpfungstatsachen und Umstände künftig für Cannabismissbrauch im verkehrsrechtlichen Sinn gemäß Nr. 9.2.1 der Anlage 4 FeV sprechen könnten und erwarten lassen, dass das erforderliche Trennverhalten nicht mit der ausreichenden Sicherheit gewährleistet ist. Dieses Positionspapier will eine Annäherung an diese Fragestellung auf der Basis fachwissenschaftlicher Erkenntnisse versuchen und damit auch bei der Umsetzung der neuen rechtlichen Regelungen in der Praxis unterstützen.

## Cannabismissbrauch - Bedeutungskern im Fahreignungsrecht

Aufgrund der neuen Anordnungsgrundlagen wird insbesondere die Anordnungsnorm des § 13a Nr. 2a, 2. Alternative, für erstmalig auffällig gewordene Fahrzeugführende im Rahmen einer sorgfältigen Prüfung der Gesamtumstände geprüft werden müssen. Es handelt sich um einen Auffangtatbestand, denn grundsätzlich soll bei erstmaliger Auffälligkeit im Straßenverkehr keine Überprüfung der Fahreignung erfolgen. Anders als nach früherem Recht spricht eine Fahrt mit einer THC-Konzentration von  $\geq 3,5$  ng/ml Blutserum (Grenzwert in §24a Abs. 1a StVG<sup>3</sup>) nicht mehr per se für ein auch künftig fehlendes Trennvermögen und begründet damit nicht mehr automatisch die Notwendigkeit der Überprüfung der Fahreignung. Daher lohnt zunächst ein Blick auf die neue Vorschrift. Danach ordnet die Fahrerlaubnisbehörde gemäß Absatz 1 Nr. 2 zur Vorbereitung von fahrerlaubnisrechtlichen Entscheidungen an, dass „...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.“

Diese Anordnung zur Überprüfung von Fahreignung ist ermessensfrei und sieht in Buchstabe a), getrennt durch das Wörtchen „oder“ zwei alternative Quellen vor, welche die Annahme des Cannabismissbrauchs begründen können. Neben den Erkenntnissen, die im Rahmen eines ärztlichen Gutachtens gewonnen werden, welches allerdings gemäß §13a Absatz 1 Nr.1 FeV nur noch bei Hinweisen auf eine Cannabisabhängigkeit angeordnet werden kann, können auch sonstige Tatsachen vorliegen. Für die Anordnungspraxis sind somit die Begriffe „sonst Tatsachen“ sowie „Cannabismissbrauch“ im Regelungstext wesentlich. Während „sonst Tatsachen“ als besondere, im Einzelfall gegebene und auf Tatsachen begründete Anhaltspunkte für fehlendes Trennungsvermögen aufzufassen sind, ist „Cannabismissbrauch“ in Anlage 4, Nr. 9.2.1 (neu) wie folgt definiert:

„Das Führen von Fahrzeugen und ein *Cannabiskonsum mit nicht fernliegender verkehrssicherheitsrelevanter Wirkung* beim Führen eines Fahrzeugs können nicht hinreichend sicher getrennt werden“.

Der Begriff „nicht fernliegend“ bezieht sich auf den in § 24a StVG dokumentierten Grenzwert für die THC-Konzentration von 3,5 ng/ml Blutserum und wird in der Begründung des Gesetzesentwurfs zur Änderung des StVG und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BT-Drucksache 20/11370) erläutert. Zu Artikel 2, Nr. 4 wird ausgeführt: „Der Begriff „nicht fernliegend“ soll dabei einen Wahrscheinlichkeitsgrad für die Verwirklichung des Straßenverkehrssicherheitsrisikos definieren und ist so zu verstehen, dass der Risikoeintritt „möglich“ ist, jedoch nicht wahrscheinlich, aber auch nicht „ganz unwahrscheinlich“. Kritisch ist hierzu anzumerken, dass die unklare, stochastisch unpräzise

---

<sup>3</sup> Die Einführung eines entsprechenden Grenzwertes für THC im Blutserum als neuer Absatz 1a in §24a StVG ist mit dem 6. Gesetz zur Änderung des StVG und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften erfolgt, das am 21.8.2024 im Bundesgesetzblatt, Teil I veröffentlicht wurde und am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft getreten ist.

Verwendung des Wahrscheinlichkeitsbegriffs als Grundlage für diese weitreichende politische Entscheidung wenig tauglich erscheint.

In der Langfassung der Stellungnahme der vom BMDV einberufenen Expertenkommission (BMDV, 2024) wird auf Seite 8 zu diesem abstrakten Gefährdungsdelikt näher ausgeführt: "Bei einem Grenzwert von 3,5 ng/ml THC im Blutserum können Gelegenheitskonsumenten und Konsumenten mit mittlerer Konsumhäufigkeit ein adäquates Trennverhalten zwischen Konsum und Führen eines Kfz im Straßenverkehr einhalten, ohne oberhalb des THC-Grenzwertes zu liegen. Intensiv konsumierende Personen, die etwa mehrmals täglich konsumieren, würden bei diesem Vorgehen durchgängig als beim Führen eines Kfz im Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss stehend betrachtet."

### **Einflussfaktoren auf das Trennverhalten**

Die Wahrscheinlichkeit, das Trennungsgebot nicht einhalten zu können, ist vor allem bei hochfrequentem Konsum, der Aufnahme hochdosierter Cannabisprodukte oder intensiven Konsumformen (z.B. „Dabbing“, Konsum von Cannabisblüten ohne Tabakbeimischung) deutlich erhöht. Konsumenten mit den zuvor genannten Konsumformen haben kaum längere Konsumpausen, so dass Kumulationseffekte entstehen und der Grenzwert für die Verkehrsteilnahme nicht mehr unterschritten wird (vgl. auch Empfehlungen der DGVM und DGVP zu Wartezeiten nach Cannabiskonsum, DGVM & DGVP, 2024). Länger nachwirkende Effekte des Cannabiskonsums auf die Wahrnehmung und Konzentrationsfähigkeit werden nach Abklingen der Rauschwirkung subjektiv kaum wahrgenommen und deshalb leicht ignoriert.

Weiterhin sind die physiologischen Prozesse, die zum Auf- und Abbau einer THC-Konzentration im Blut beitragen, sowie die individuellen Einflussfaktoren auf die Absorption bei den Konsumenten häufig unbekannt und auch noch nicht hinreichend erforscht, um differenzierte Aussagen zur Nachweisbarkeit und zum Wirkungsverlauf machen zu können. Bei Cannabis ist keine gesicherte Dosis-Wirkungs- bzw. Dosis-Konzentrationsbeziehung herstellbar, die Wirkstoffkonzentration im Blut ist auch von Begleitumständen des Konsums wie z.B. der Temperatur der Glut des Joints, der Packdichte und der Inhalationstiefe abhängig und eine Depotbildung von THC sowie eine Rückresorption ins Blut können die Nachweiszeit wesentlich verlängern. Dies sind für den Konsumenten unkalkulierbare Einflussfaktoren, die allerdings trotzdem bei der Entscheidung für oder gegen eine Verkehrsteilnahme berücksichtigt werden müssen. Hinzu kommt, dass es den Konsumierenden nicht möglich ist, die bei der Verkehrsteilnahme möglichen Einschränkungen anhand des subjektiv wahrgenommenen Rauschempfindens abzuschätzen. Vielmehr müssen sie über die erforderlichen Wartezeiten vor einer Verkehrsteilnahme nach Konsumende informiert und diese konsequent einzuhalten bereit sein (DGVM & DGVP, 2024).

Kommt es bei höher frequentem Konsum zu einer Toleranzbildung, erschwert dies zusätzlich die Selbstüberprüfungsmöglichkeit jedes Kraftfahrers vor Fahrtantritt und trägt gemeinsam mit unklaren Konzentrations-Wirkungs-Beziehungen, Unkenntnis der aufgenommenen Dosis sowie individueller Ab- und Umbauprozesse der Cannabinoide zu einer „mentalen Fehlkalibrierung“ bei. Bei sehr häufigem Konsum kommt es zu einem Herunterregeln der Cannabinoidrezeptoren („Downregulation“) mit Ausbildung einer Toleranz gegenüber der Cannabiswirkung; diese baut sich bereits nach kurzer Konsumdauer auf und kann aber durch eine Abstinenz von wenigen Tagen wieder aufgehoben werden.

Bei einem mehrmals täglichen Konsum von Cannabis aus nichtmedizinischen Gründen, wie er bei Bezug der Höchstmengen von 50g Cannabis pro Monat anzunehmen ist, besteht mittelfristig die Gefahr der Entwicklung eines Abhängigkeitssyndroms.

Jugendliches Einstiegsalter kann als zweifacher Risikofaktor gesehen werden: Erstens gilt ein Erstkonsum im frühen Teenageralter als bedeutsamer Vorhersagefaktor für spätere gesundheitliche, soziale und emotionale Fehlentwicklungen, da der psychosoziale Reifungsprozess in der Pubertät erheblich gestört werden kann. Zweitens ist diese Population besonders empfänglich für den Reiz brenzlicher, neuartiger oder riskanter Situationen bei gleichzeitig geringer ausgeprägter Fähigkeit zur Risikoantizipation und Selbstkontrolle. In diesem Entwicklungsstadium sind Anfänger- und Jugendlichkeitsrisiko vergesellschaftet.

## Zweifel an Trennvermögen und Trennbereitschaft

Wie bereits ausgeführt, reichen ein erheblicher Cannabiskonsum allein oder *eine* vorliegende Tatauffälligkeit nach § 24a StVG nicht aus, um nach den Regelungen des §13a FeV die Fahreignung in Zweifel zu ziehen. In Analogie zum Vorgehen bei Alkoholmissbrauch nach §13 FeV und Zweifeln am Trennungsvermögen bei einer Trunkenheitsfahrt mit einer Alkoholisierung unter 1,6 Promille Blutalkoholkonzentration müssen zur Tatauffälligkeit weitere Zusatztatsachen hinzutreten, die eine erneute Verkehrsauffälligkeit erwarten lassen. Eine der bei hohen BAK-Werten über 1,6 ‰ entsprechende Zuweisungsgrenze für die Fahreignungsbegutachtung gibt es nach einer Cannabisauffälligkeit im Verkehr auch bei sehr hohen THC-Konzentrationen in §13a FeV nicht, weshalb entsprechenden Hinweisen im Einzelfall besondere Bedeutung zukommt.

Bei der Beurteilung der Wiederholungswahrscheinlichkeit verbinden sich daher allgemeine Risikomerkmale der Risikogruppe im Sinne einer „Basisgefährdung“ (verkehrsauffällige Cannabiskonsumenten, siehe oben) mit individuellen Merkmalen der Person des Kraftfahrers (z.B. Neigung zu hochfrequentem oder hochdosiertem Konsum) und den Umständen der Verkehrsbeteiligung (Fahrzeiten, Fahrzeugart und Fahrzeugnutzung). Dauer (2023, S. 1387-1388) ordnet die einschlägige Rechtsprechung zu Anhaltspunkten für ein fehlendes Trennungsvermögen bei Alkoholauffälligen vier Fallgruppen zu:

1. Personen, die auf besondere Weise auf das regelmäßige Führen eines Kfz angewiesen sind und bei denen aufgrund eines häufigen und intensiven Alkoholkonsums ein Trink-Fahr-Konflikt nur eine Frage der Zeit ist,
2. Personen mit mehreren schweren Alkoholisierungen, die auf eine unzureichende Selbstkontrolle, Aggressivität, Rücksichtslosigkeit gegen die Interessen anderer Menschen oder einen allgemeinen Kontrollverlust hindeuten,
3. Fähigkeit einer Person, aufgrund regelmäßigen Alkoholkonsums innerhalb kurzer Zeit hohe BAK-Werte aufzubauen, d.h. schnell und viel Alkohol aufnehmen zu können,
4. Fehlende alkoholbedingte Ausfallerscheinungen bei mindestens 1,1 Promille als Indiz für eine überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung; diese Gifffestigkeit führe unter anderem dazu, dass betroffene Fahrer die Auswirkungen ihres Alkoholkonsums auf ihre Fahrsicherheit nicht mehr realistisch einschätzen können.

Bei diesen Feststellungen handelt es sich um Tatsachen, die nachvollziehbar auf eine Problematik hinweisen, diese jedoch zum Zeitpunkt der Kenntnisnahme noch nicht bestätigen. Die genannten Anknüpfungstatsachen haben nur Hinweischarakter und sind nicht mit einer fachlich fundierten Diagnosestellung gleichzusetzen. Diese Fallgruppen können eine gewisse Orientierung bei der Prüfung des § 13a Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV bieten, sie sollten jedoch aufgrund der unterschiedlichen Wirkungen von Cannabis und Alkohol nicht unkritisch übernommen werden. Der Tatsachenbegriff selbst ist nicht legal definiert und kann als sinnlich wahrnehmbare oder feststellbare Zustände oder Umstände verstanden werden. Ausschlussmerkmale, also das, was nicht unter den Tatsachenbegriff subsummiert werden darf, gibt es nicht. Beobachtungen im Zuge der polizeilichen Ermittlung und Eigenangaben des Kraftfahrers können ebenso verwertet werden wie toxikologische Messwerte.

Wenn das Trennverhalten einer Person bewertet werden soll, ist es sinnvoll, zwischen dem „Trennvermögen“ und der „Trennbereitschaft“ zu unterscheiden. Diese beiden Begriffe bzw. Konstrukte liegen nahe beieinander. Während der Begriff „Trennvermögen“ eine Kompetenz im Sinne von Fähigkeit (z.B. richtige Einschätzung der Beeinträchtigung) anspricht, kennzeichnet der Terminus „Trennbereitschaft“ die Einstellung und Motivation, dieses Trennverhalten auch tatsächlich auszuführen. Im weitesten Sinne geht es hierbei um Anpassungsbereitschaft, Risikovermeidung und Akzeptanz von Regeln und Normen sowie um zielgerichtete Selbststeuerung (vgl. hierzu Anlage 4a, Ziffer 1f FeV, wo für die Wiederherstellung der Fahreignung ein „... grundlegender Wandel in der Einstellung zum Führen von Kraftfahrzeugen unter Einfluss von Cannabis“) gefordert wird.

Will man die Erkenntnisse, die man im Bereich alkoholauffälliger Kraftfahrer in den letzten Jahrzehnten gewonnen hat, auf Cannabisfahrer anwenden, stößt man schnell an Grenzen der Vergleichbarkeit. Bei der zeitlichen Einordnung eines THC-Messwertes müssen, anders als bei der BAK, die Konsumform, die nichtlineare Elimination und die entsprechenden Eliminations-Halbwertszeiten (HWZ) berücksichtigt werden. Der Abbauprozess verläuft polyphasisch mit einer initialen HWZ von 5-6 min und mit einer HWZ von 1,3-1,6 Stunden während der nachfolgenden 5-8 Stunden (Kauert et al., 2007;

Toennes et al., 2010;). Später liegt die terminale HWZ bei > 24 Stunden bis in einem Bereich von Tagen, was gerade bei chronischem Konsum von großer Bedeutung ist.

Laut Statistik des Forensisch Toxikologischen Centrum (FTC) München liegen zwischen einer Verkehrskontrolle und einer Blutentnahme im Durchschnitt 1:10 h, so dass bereits ungefähr eine HWZ verstrichen ist, in der sich die THC-Konzentration im Blutserum halbiert. Aus einem Stadtstaat wurde mitgeteilt, dass ca. 55% der Blutentnahmen erst nach zwei oder mehr Stunden nach dem Vorfall entnommen wurden. Aufgrund großer interindividueller Schwankungen konnte bisher kein routinemäßig anwendbares Rückrechnungsmodell entwickelt werden, wie man es beispielsweise aus der BAK-Berechnung kennt.

Aus ermittelten Konzentrationen von THC oder THC-COOH im Blutserum lässt sich zwar nicht ohne weiteres auf einen Missbrauch schließen. Dennoch lassen sich individuell ermittelte Konzentrationen statistisch in die Werte eines großen Gesamtkollektives zumindest grob einordnen. Eine Auswertung von ermittelten Konzentrationen verschiedener Cannabinoide bei Blutanalysen nach Auffälligkeiten im Straßenverkehr in den Jahren 2021 und 2022 im FTC München ergab folgende Verteilung nach Perzentilen<sup>4</sup>:

	MIN	5%	10%	25%	45%	Median	55%	75%	90%	95%	Max	Anzahl
<b>THC</b>	0,50	0,65	0,82	1,52	3,0	3,5	4,1	7,8	15,2	22	181	23.482
<b>THC-OH</b>	0,50	0,59	0,69	1,1	1,9	2,2	2,5	4,5	8,2	11,4	98,1	19.829
<b>THC-COOH</b>	5,0	7,1	9,4	17,7	34,7	40,6	47,1	86,4	155	217	3000	24.050

Danach ist eine THC-Konzentration  $\geq 8$  ng/ml Blutserum bereits im oberen 25%-Perzentil anzusiedeln. Bei einer folgenlosen „Trunkenheitsfahrt“ können Konzentrationen ab 8 ng THC / ml Blutserum<sup>5</sup> also auf eine Gewöhnung hinweisen. Bei einer THC-Konzentration ab 15 ng/ml Blutserum liegt man bereits im oberen 10%-Perzentil. In Anbetracht der Tatsache, dass hier auch noch ca. eine HWZ zwischen Fahrt und Blutentnahme verstrichen ist, spricht dies ohne vernünftigen Zweifel für eine fehlende Bereitschaft zum Trennen zwischen Konsum und Teilnahme am Straßenverkehr.

Die Konzentration der THC-Carbonsäure (THC-COOH) erlaubt eine grobe Einschätzung des Konsumverhaltens bzw. der Konsumhäufigkeit/-intensität. In der Literatur werden Werte ab 75 ng/ml Blutserum mit einem häufigeren Konsum (> 10 Konsumeinheiten pro Monat) in Verbindung gebracht (Fabritius et al., 2014). Nach obergerichtlicher Rechtsprechung ist ab einer Konzentration von 150 ng THC-COOH / ml Blutserum von einem regelmäßigen Konsum auszugehen, was in guter Übereinstimmung mit obiger Statistik steht.<sup>6</sup> Ein häufiger bzw. regelmäßiger, intensiver Konsum kann auf einen Fehlgebrauch hinweisen und damit weitere Maßnahmen rechtfertigen.

### Sonstige Tatsachen als Hinweis auf Cannabismissbrauch

Im Folgenden haben wir versucht, eine Reihe von Sachverhalten zusammenzustellen, die - allein oder auch in der Zusammenschau mit weiteren Gesichtspunkten - Anknüpfungspunkte im Sinne der „sonstigen Tatsachen“ des § 13a FeV, Nr.2 a), 2. Alternative darstellen und Zweifel daran begründen könnten, ob vom Betreffenden künftig ein zuverlässiges Trennverhalten erwartet werden kann und die somit bei sorgfältiger Abwägung der Umstände des Einzelfalls für das Vorliegen von Cannabismissbrauch sprechen:

<sup>4</sup> eine Abfrage im Arbeitskreis Qualitätskontrolle der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh) ergab, dass sich vergleichbare Verteilungen auch in anderen Untersuchungsstellen finden

<sup>5</sup> Im folgenden Text verkürzt als „THC-Konzentration von  $\geq 8$  ng/ml“ dargestellt.

<sup>6</sup> VGH München, Beschluss vom 26.08.2019 – 11 CS 19.1432

## A. Anknüpfungspunkte aus der Verkehrsvorgeschichte

sind weitere aktenkundige Auffälligkeiten oder Eignungsmängel im Vorfeld oder im Zusammenhang mit einer Zuwiderhandlung nach § 24a StVG mit THC, die für eine wiederholt geringe Selbstkontrolle, Anpassungsbereitschaft oder Regelorientierung sprechen. Dies kann etwa der Fall sein

- bei zusätzlichem Vorliegen einer oder mehrerer Verkehrsstraftaten oder Straftaten, wenn deren Tatumstände auf Defizite bei der Selbstkontrolle, Rücksichtslosigkeit gegen die Interessen anderer Menschen oder eine erhebliche Kontrollminderung hindeuten,
- wenn die Zuwiderhandlung nach § 24a StVG mit THC nach einer aktenkundigen Verkehrsauffälligkeit unter Einfluss von Alkohol oder einem anderen berauschenden Mittel (z.B. Trunkenheitsfahrt nach § 316 StGB) begangen wurde und sich hieraus Hinweise auf eine fehlende Trennbereitschaft im Spannungsfeld des Konsums psychoaktiver, verkehrssicherheitsrelevanter Stoffe und einer Verkehrsteilnahme ergeben<sup>7</sup>,
- bei einer Zuwiderhandlung nach § 24a StVG mit THC trotz Feststellung einer erforderlichen Drogenabstinenz (incl. Cannabis) in einem früheren medizinisch-psychologischen Gutachten.
- bei zusätzlichem Vorliegen von Verstößen gegen die Straf- oder Bußgeldvorschriften im Konsum-Cannabisgesetz (§§ 35, 36 KCanG), sofern sie einen sorglosen/verantwortungslosen Umgang mit Cannabis und eine gering ausgeprägte Regelorientierung im Zusammenhang mit dem Rauschmittelkonsum erkennen lassen.

## B. Anknüpfungspunkte aus Umständen des Tatgeschehens – mangelndes *Trennungsvermögen*

ergeben sich aus besonderen Umständen der Tat, die auf eine ausgeprägte Cannabisgewöhnung, einen Kontrollverlust beim Konsum oder ein riskantes Konsumverhalten mit Neigung zu hochdosiertem, hochfrequentem oder chronischem Konsum hinweisen, etwa

- wenn trotz einer sehr hohen im Blutserum nachgewiesenen THC-Konzentration von  $\geq 15$  ng/ml bei der Fahrt und im Rahmen der Kontrolle keine Ausfallerscheinungen festgestellt wurden, obwohl ein zeitnahe Konsum vor Fahrtantritt angenommen werden kann,
- wenn gleichzeitig eine hohe THC-Konzentration von  $\geq 8$  ng/ml und eine sehr hohe THC-COOH-Konzentration von  $\geq 150$  ng/ml Blutserum als Hinweis auf chronischen, hochfrequenten Konsum mit fehlendem Trennvermögen vorliegen,
- wenn aktuell oder in der Vorgeschichte eine (cannabisinduzierte) Psychose bekannt ist oder
- wenn aktenkundig ist, dass vor Fahrtantritt Cannabisblüten pur ohne Tabakbeimischung geraucht oder andere riskante Konsumformen mit hoher Wirkstoffintensität (z.B. „Bong“ oder „Dabbing“) berichtet werden.

## C. Anknüpfungspunkte, die auf fehlende *Trennbereitschaft* hinweisen

Zweifel an der *Trennbereitschaft* können im Einzelfall auch durch besondere Umstände der Tatbegehung entstehen, die auf ein außergewöhnlich gering ausgeprägtes Risikobewusstsein als überdauerndes Merkmal hinweisen<sup>8</sup> oder eine fehlende Bereitschaft erkennen lassen, die nach Cannabiskonsum vor einer Verkehrsteilnahme erforderlichen Wartezeiten einzuhalten bzw. den Konsum angesichts einer absehbaren Verkehrsteilnahme zu unterlassen. Das kann in die erforderliche Einzelfallbetrachtung einbezogen werden,

- bei einer Verkehrsteilnahme mit einer THC-Konzentration von  $\geq 3,5$  ng/ml, obwohl Schutzbefohlene als Beifahrer einer potenziellen oder konkreten Gefährdung ausgesetzt wurden,

---

<sup>7</sup> Die Abwägung im Einzelfall kann entfallen, wenn bereits nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV (sog. "gemischter Fall") zwingend eine medizinisch-psychologische Begutachtung anzuordnen ist (vgl. OVG Münster, Beschluss vom 29.07.2009 / 16 B 895/09).

<sup>8</sup> Vgl. auch BVerwG, Urteil vom 11.04.2019. 3 C 8.18, Rn 38: „Ein mit Blick auf die Verkehrssicherheit besonders verantwortungsloser Umgang mit dem Cannabiskonsum kann die Wiederholung eines Verstoßes gegen das Trennungsgebot nahelegen.“

- bei Hinweisen auf Cannabiskonsum im Vorfeld wichtiger Verpflichtungen (z.B. Fahrt in Morgenstunden mit einer THC-Konzentration von  $\geq 3,5$  ng/ml auf dem Weg zur Schule oder Arbeit),
- bei einer Verkehrsteilnahme trotz wahrnehmbarer Rauschsymptome (z.B. eigene Einlassungen des Betroffenen oder mehrere deutliche Ausfallerscheinungen bei der Polizeikontrolle oder Blutentnahme), auch wenn aufgrund der Gesamtsituation noch keine strafrechtliche Verurteilung wegen relativer Fahrunsicherheit erfolgte oder
- bei einer Verkehrsteilnahme, die (nach Angaben des Betroffenen oder von Zeugen) unmittelbar oder sehr kurz nach Konsumende ohne Berücksichtigung erforderlicher Wartezeiten angetreten wurde.

#### D. Anknüpfungspunkte, aufgrund besonderer Bedingungen der Verkehrsteilnahme

Zweifel an der Umsetzung eines verlässlichen Trennverhaltens können bei hochfrequentem Cannabiskonsum bei Personen begründet sein, die in besonderer Weise auf das regelmäßige Führen eines Kfz angewiesen sind, so dass aufgrund nicht ausreichend lange einzuhaltender Konsumpausen vor Fahrtantritt das Auftreten von Konsum-Fahr-Konflikten mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartet werden muss. Dies ist beispielsweise anzunehmen

- bei häufiger vorkommender nicht-planbarer Verkehrsteilnahme (z.B. als Fahrer im Rettungsdienst oder im Bereitschaftsdienst bei Feuerwehr oder THW),
- bei regelmäßiger, intensiver Verkehrsteilnahme als Berufskraftfahrer, im Bereich der Personenbeförderung oder im Gütertransport, die nur kurze, oft nicht planbare Pausen zwischen den Fahrten zulässt.

#### Fazit

Bei Cannabis als einer fahrsicherheitsrelevanten, psychoaktiven Substanz, zeigt sich in Abhängigkeit von der Art und Häufigkeit des Konsums und der Bereitschaft und Fähigkeit, Konsum und Verkehrsteilnahme zu trennen, ein nicht zu vernachlässigendes Risikopotential für die Verkehrssicherheit. Die Umstände der Verkehrsauffälligkeit lassen bei einigen Auffälligen durch das Hinzutreten weiterer Delinquenz- oder Tatmerkmale, die eine erneute Verkehrsteilnahme unter Cannabiseinfluss erwarten lassen, bereits bei der ersten Auffälligkeit begründete Zweifel entstehen, ob Cannabismissbrauch im verkehrsrechtlichen Sinn vorliegt.

Als erhebliche, risikosteigernde Merkmale können hierbei hochfrequenter Cannabiskonsum, Aufnahme hochdosierter Cannabisprodukte oder außergewöhnliche Konsumformen angesehen werden. Bei täglichem oder mehrfach täglichem Hochkonsum wird daher eine regelkonforme Verkehrsteilnahme aufgrund der langen Nachweis- und Nachwirkungszeiten von Cannabis wohl grundsätzlich ausgeschlossen sein. Man kann jedoch davon ausgehen, dass ein gelegentlicher Konsument nach einer angemessenen Wartezeit ohne relevante Auswirkung des zurückliegenden Cannabiskonsums und ohne den Grenzwert des §24a StVG zu überschreiten, am Verkehr teilnehmen kann.

Die oben dargestellten Konstellationen fokussieren auf besonders auffällige Einzelfälle mit THC-Konzentrationen im oberen Wertebereich der Risikopopulation innerhalb der Gruppe der ohnehin bereits verkehrsauffällig gewordenen Cannabiskonsumenten. Folgt man diesen Anregungen, betrifft die Notwendigkeit einer Fahreignungsüberprüfung somit nur die „Spitze des Eisbergs“ der erstmalig auffälligen Cannabiskonsumenten. Dies steht nach unserem Ermessen im Einklang mit dem Regelungsziel des § 13a i.V.m. Anlage 4 Nr. 9.2.1 und Anlage 4a FeV, wonach eine hinreichend sichere Trennung von Konsum und Verkehrsteilnahme gewährleistet sein muss, um mögliche Auswirkungen des Cannabiskonsums auf die Verkehrssicherheit zum Schutz der Allgemeinheit zu vermeiden. Die rechtskonforme Auslegung der Regelungen des §13a FeV durch die Fahrerlaubnisbehörden muss in den kommenden Jahren durch die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung bewertet und ggf. korrigiert werden.

Völlig offen bleibt die Frage, wie mit dem hohen Risikopotential für und durch junge Verkehrsteilnehmer umzugehen ist, wie etwa bei Verkehrszuwendungen unter Cannabiseinfluss im Alter von unter 18 Jahren (z.B. als Führer eines Fahrzeugs der Klasse AM, BF17). Dies dokumentiert einerseits den regelwidrigen Konsum von Cannabis (Verstoß gegen das KCanG) sowie ein Missachten des

Trennungsgebotes bei gleichzeitiger Zugehörigkeit zu der Risikogruppe der jungen Fahrer. Andererseits werden Auffälligkeiten in der Probezeit im geplanten §24c FeV zwar früher geahndet (Anwendung des Grenzwertes 1 ng/ml), sind jedoch nach §13a FeV nicht zu berücksichtigen und haben somit – auch im Wiederholungsfall - keine Eignungsüberprüfung zur Folge.<sup>9</sup>

## Literaturhinweise:

BMDV (2024). Empfehlungen der interdisziplinären Expertengruppe für die Festlegung eines THC-Grenzwertes im Straßenverkehr (§ 24a Straßenverkehrsgesetz). - Langfassung (abrufbar: [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/cannabis-expertengruppe-langfassung.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/cannabis-expertengruppe-langfassung.pdf?__blob=publicationFile))

Dauer, P. (2023) in Hentschel/König/Dauer. Straßenverkehrsrecht – Beck'sche Kurz-Kommentare, 2023, 47. Auflage, München: C. H. Beck.

DGVM & DGVP (2024). Empfehlung einer Wartezeit nach Konsum von Cannabis vor Verkehrsteilnahme.

(abrufbar: [https://www.dgvp-verkehrspsychologie.de/wp-content/uploads/2024/05/DGVP-DGVM-Stellungnahme\\_Wartezeit-nach-Cannabiskonsum.pdf](https://www.dgvp-verkehrspsychologie.de/wp-content/uploads/2024/05/DGVP-DGVM-Stellungnahme_Wartezeit-nach-Cannabiskonsum.pdf))

DGVP & DGVM (2024). Stellungnahme der Fachgesellschaften im Auftrag der DEKRA SE zu folgenden Fragen: (1) Wie schätzen die Fachgesellschaften DGVP und DGVM die Auswirkungen der geplanten Veränderungen im Verkehrsrecht, insbesondere des § 13a FeV, auf die Verkehrssicherheit ein? (2) Welche Bedeutung hätte eine Anhebung des bisherigen THC-Grenzwertes in Höhe von 1 ng/ml auf die Verkehrssicherheit?

(abrufbar: [https://www.dgvp-verkehrspsychologie.de/wp-content/uploads/2024/02/Stellungnahme\\_DGVM\\_DGVP\\_Aenderungen\\_FeV\\_StVG\\_im\\_CanG.pdf](https://www.dgvp-verkehrspsychologie.de/wp-content/uploads/2024/02/Stellungnahme_DGVM_DGVP_Aenderungen_FeV_StVG_im_CanG.pdf))

Fabritius, M., Augsburg, M., Chtioui, H., Favrant, B. & Girout, C. (2014). Fitness to drive and cannabis: Validation of two blood THCCOOH thresholds do distinguish occasional users from heavy smokers. *Forensic Science International* 242, 1–8

Fastenmeier, W. & Söllner, M. (2023). Die Legalisierung von Cannabis in verschiedenen Ländern – empirisches Lagebild zu den Auswirkungen auf Risikokennwerte der Verkehrssicherheit, des Gesundheitswesens und der Marktdynamik. Berlin: Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie DGVP e.V. (abrufbar: <https://www.dgvp-verkehrspsychologie.de/die-legalisierung-von-cannabis-in-verschiedenen-laendern/>)

Kauert, G.F., Ramaekers, J.G., Schneider, E., Moeller, M.R. & Toennes, S.W. (2007). Pharmacokinetic Properties of  $\Delta^9$ -Tetrahydrocannabinol in Serum and Oral Fluid. *J. Anal. Toxicol.*, 31, 288-293

Toennes, S.W., Ramaekers, J.G., Theunissen, E.L., Moeller, M.R. & Kauert, G.F. (2010). Pharmacokinetic Properties of  $\Delta^9$ -Tetrahydrocannabinol in Oral Fluid of Occasional and Chronic Users. *J. Anal. Toxicol.*, 34, 216-221

Wagner, T., Perlich, M.-C., DeVol, D. M., Uhlmann, L. M. & Bartels, A. (2021). Cannabis im Straßenverkehr und Fahreignung. *BLUTALKOHOL*, Vol. 58/2021, S. 301 – 316.

---

<sup>9</sup> Noch schwieriger sind Fallkonstellationen rechtlich einzuordnen, bei denen im Rahmen des Antrags auf die Ersterteilung einer Fahrerlaubnis bekannt wird, dass im Vorfeld ein intensiver Cannabiskonsum bereits im jugendlichen Alter ggf. kombiniert mit Verstößen gegen das KCanG oder andere strafrechtliche Vorschriften stattgefunden hat. Hier bestehen Bedenken im Hinblick auf die Auswirkungen eines frühen Cannabiskonsums auf die kognitive Entwicklung und die Entwicklung der Persönlichkeit, vor allem bei bekannten Rechtsverstößen, die eine künftige verlässliche Beachtung des Trenngebotes von Konsum und Verkehrsteilnahme fraglich erscheinen lassen.