

Radioreport Recht

Aus der Residenz des Rechts

Dienstag, den 20. September 2022

<https://www.swr.de/swr1/sendung-sw1-radioreport-recht-100.html>

Mit Klaus Hempel

Cannabis im Straßenverkehr – Experten empfehlen neuen THC-Grenzwert

Hubertus Koch: Ich habe am Abend zwei Joints geraucht und bin am nächsten Tag so gegen 11 Uhr - also wirklich nach zehn Stunden Schlaf und zwei Stunden Duschen, Frühstück, fertig machen und so weiter - ins Auto gestiegen. Und wurde dann bei einer Routinekontrolle, wo sie einfach alle rauswinken, mal rausgezogen. Und dann musste ich Blut abgeben. Dann war der Wert über dem gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwert, und ich habe meinen Führerschein verloren.

Klaus Hempel: Zweimal ist das dem Journalisten Hubertus Koch passiert. Er hat Cannabis geraucht, sich am nächsten Tag ins Auto gesetzt, und auf einmal war der Führerschein weg. Obwohl er zum Zeitpunkt der Autofahrt, wie er sagt, nüchtern war. Fakt ist, wer kifft, anschließend Auto fährt und kontrolliert wird, gilt aufgrund des relativ niedrigen THC Grenzwertes schnell als fahruntauglich, auch wenn der Konsum schon länger zurückliegt. Das kann gravierende Folgen haben. Auf die Betroffenen kommen schnell Kosten von mehreren tausend Euro zu, wie Hubertus Koch vorrechnet.

Hubertus Koch: Beim ersten Mal: 500€ Strafe und Führerscheinentzug. Und dann hatte ich ein Jahr keinen Führerschein, musste ein Jahr Abstinenzen nachweisen, die Drogentests natürlich alle selbst bezahlen; Anträge bei der Stadt selbst bezahlen auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis; eine MPU, MPU-

Kurs machen, MPU-Vorbereitung und die MPU selbst bezahlen. Das hat mich dann ungefähr 4. 000 Euro gekostet. Und beim zweiten Mal lag die Strafe bei 1000 Euro. Da habe ich es dann noch mit einem Anwalt versucht. Den habe ich aber umsonst bezahlt. Ich hatte auch wieder diese ganzen Drogentests zu bezahlen, die MPU-Vorbereitung zu bezahlen. Pro Stunde sind das 100 Euro, die MPU 800 Euro. Das läpperte sich dann auch auf locker 5.000 Euro. Also mit zweimal abends Joint-Rauchen und mittags im Auto sitzen, bin ich insgesamt 10.000 Euro losgeworden.

Klaus Hempel: Daran sieht man jeder, der ab und zu mal einen Joint raucht, muss mit ernsthaften Konsequenzen rechnen. Das liegt daran, dass der Grenzwert für THC, das ist der Hauptwirkstoff von Cannabis, relativ niedrig ist. Dieser Grenzwert liegt bei einem Nanogramm THC pro einem Milliliter Blutserum. Ab diesem Wert gehen die Behörden und Gerichte davon aus, dass der Betroffene nicht zwischen Cannabiskonsum und Teilnahme am Straßenverkehr trennen kann - er somit eine Gefahr darstellt, die den Entzug der Fahrerlaubnis rechtfertigt. Also auch dann, wenn der Betroffene während der Autofahrt nicht mehr berauscht ist. Es gibt etliche Fachleute, Mediziner und Juristen, die das für überzogen halten - auch ungerecht gegenüber den Konsequenzen bei Alkoholfahrten. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag, das ist eine jährliche Fachtagung mit Verkehrsrechtsexperten, hatte sich kürzlich dafür ausgesprochen den Grenzwert anzuheben. Auch deshalb wollen wir uns heute die Problematik in dieser Sendung mal genauer anschauen. Konstantin Grubwinkler ist Fachanwalt für Strafrecht. Er hat sich auf Betäubungsmittelrecht spezialisiert. Auch er sagt ein Joint am Vorabend kann verheerende Auswirkungen haben, eben weil der THC-Grenzwert so niedrig ist.

Konstantin Grubwinkler: Sagen wir mal: um 21:00 Uhr einen Joint. Wenn ich dann um 7 Uhr morgens am darauffolgenden Tag zur Arbeit fahre, kann ich darüber liegen. Und das ist eben das Problem. Die Person, die ist dann hundertprozentig nüchtern. Da gibt es keine verminderte Reaktion und keine Fahrauffälligkeiten, keine Ausfallerscheinungen. Aber der Führerschein ist weg. 500 Euro Bußgeld, zwei Punkte und ein Monat Fahrverbot kann jeder verschmerzen, aber dann die Entziehung der Fahrerlaubnis mit MPU und allem Drum und Dran, das kostet die Existenz bei vielen. Wenn jemand im Außendienst unterwegs ist oder ein selbstständiger Handwerker, der ist ruiniert.

Klaus Hempel: Die MPU, die Rechtsanwalt Grubwinkler gerade angesprochen hat, das ist der sogenannte Idiotentest. Eine medizinisch-psychologische Untersuchung, bei der getestet wird, inwieweit Alkohol und Drogenkonsumenten fahrtauglich sind. Auch die MPU ist umstritten - dazu

gleich mehr. Was die Kritiker unter anderem stört, ist die Tatsache, dass der Konsum von Cannabis und der Konsum von Alkohol unterschiedlich behandelt werden. Vereinfacht ausgedrückt wer regelmäßig Alkohol konsumiert, hat nichts zu befürchten, solange er beim Autofahren nüchtern ist. Bei Kiffern ist das anders. Wird ein bestimmter THC-Grenzwert nachgewiesen, hat man ganz schnell ein Problem, eben weil man dann als unzuverlässig gilt. Genau das findet Hubertus Koch ungerecht.

Hubertus Koch: Die Begründung ist: Du bist regelmäßiger Konsument und kannst den Konsum nicht vom Straßenverkehr trennen. Der Vergleich mit dem Alkohol ist da sehr naheliegend. Denn sehr viele Leute trinken regelmäßig Alkohol, wissen aber: Wenn ich betrunken bin, fahre ich kein Auto. Damit hat aber mein Konsum am Vorabend nichts zu tun.

Klaus Hempel: Der typische Fall: Man gerät in eine Polizeikontrolle. Es wird Blut abgenommen, der THC Wert liegt über dem Grenzwert. Dann sollte man nicht lange darauf warten, bis man Post von der Behörde bekommt, meint Rechtsanwalt Grubwinkler, sondern sofort reagieren.

Konstantin Grubwinkler: Der wichtigste Tipp ist: sofort Abstinenz nachweisen. Wenn nur kleinere Spuren von THC, von aktivem Wirkstoff im Blut nachgewiesen werden, dann werde ich Probleme mit dem Führerschein bekommen. Und im Endeffekt kommt eine MPU auf mich zu, ich muss quasi mindestens sechs Monate Abstinenz nachweisen, um den Führerschein wiederzubekommen. Wenn man sofort beginnt mit Abstinenz-Nachweisen und macht Urinkontrollen, dann kann man schon sechs Monate ansammeln, hat aber den Führerschein noch. Und wenn dann irgendwann die Führerscheinstelle an einen herantritt, dann kann man denen, wenn man Glück hat, sechs oder vielleicht auch zwölf Monate schon vorlegen. Und kann dann damit die Zeit fast auf null reduzieren, wo man auf den Führerschein verzichten muss.

Klaus Hempel: Ist der Führerschein weg, weil man gekifft hat und als fahruntauglich eingestuft wurde, muss man sich mit der MPU, der medizinisch-psychologischen Untersuchung beschäftigen. Im Kern besteht die MPU aus einem Gespräch mit einem Psychologen. Dabei wird die Fahreignung geprüft, so Stefan Tönnies. Er ist Leiter der forensischen Toxikologie an der Universität Frankfurt.

Stefan Tönnies: Das ist eine Untersuchung, die dazu dient, Personen herauszufischen, die nicht fahrgeeignet sind. Die ihren Cannabiskonsum nicht

vom Fahren trennen oder sich nicht zurückhalten, wenn sie gekifft haben. Und dann eben Auto fahren.

Klaus Hempel: Wenn man eine MPU durchlaufen muss, ist man gut beraten, sich sehr intensiv darauf vorzubereiten. Sonst fällt man da ganz schnell durch. Platte Angaben wie „ich kiffe nicht mehr“, oder „ich hatte eigentlich noch nie ein Drogenproblem“ gehen ganz schnell nach hinten los. Auch Hubertus Koch musste eine MPU durchlaufen.

Hubertus Koch: Teilweise macht es ja schon Sinn. Die erörtern deine Konsumgeschichte. Wann hast du angefangen zu konsumieren? In welchem Kontext passiert dein Konsum? Wie sieht dein Leben aus? Hast du einen Job? Hast du ein soziales Umfeld, oder kackst du quasi nur auf Drogen ab? Das macht ja teilweise auch schon Sinn. Aber irgendwann geht es dermaßen ins Detaillierte und ins Absolute, wo kein Platz ist für links und rechts oder Grautöne, dass es einfach realitätsfern ist.

Klaus Hempel: So die persönliche Meinung von Hubertus Koch zur MPU. Um bei der Untersuchung nicht durchzufallen, gibt es die Möglichkeit, sich bei Verkehrspsychologen auf sie gezielt vorzubereiten, was ganz schön ins Geld geht. Für eine Einzelberatung werden schnell 1.000 Euro und mehr fällig. Viele Betroffene empfinden die MPU als unfair. Auch Hubertus Koch sieht sie kritisch.

Hubertus Koch: Ein einzelner Psychologe oder Psychologin und ein einzelner Arzt oder Ärztin richtet über Leute, die im Zweifel aus ganz anderen sozialen Schichten kommen; viel ärmer sind; Arbeiterklasse, Arbeitslose und so weiter. Die es auch viel härter trifft, einen Führerschein zu verlieren aufgrund von völlig überzogenen, imaginierten Grenzwerten.

Klaus Hempel: Die Befürworter der MPU sagen dagegen: Eine psychologische Untersuchung ist zwingend notwendig, weil nur so festgestellt werden kann, ob ein Drogen- oder Alkoholkonsument die notwendigen Schlussfolgerungen gezogen hat. Unterhält man sich mit Fachleuten, wird ebenfalls Kritik laut: Es sei schwer, sich gegen negative Ergebnisse zu wehren. Oder: Den MPU-Psychologen würde zu viel Macht eingeräumt und dergleichen. Auch deshalb gibt es die Forderung, den THC-Grenzwert anzuheben, damit nicht mehr ganz so viele Konsumenten von den gravierenden Konsequenzen betroffen sind. Auch Rechtsanwalt Grubwinkler würde sich das wünschen.

Konstantin Grubwinkler: Es wäre sinnvoll, wenn der Grenzwert mal gesetzlich geregelt werden würde, und zwar ein bisschen höher als die 1,0. Das

heißt: auch ein bisschen realistischer. Damit man etwas Greifbares hat, wie jetzt vergleichbar beim Alkohol. Und dass der regelmäßige Konsum nicht mehr dazu führt, dass die Fahrerlaubnis entzogen wird.

Klaus Hempel: Dieser Forderung schließt sich auch Stefan Tönnies, Leiter der forensischen Toxikologie an der Universität Frankfurt, grundsätzlich an. Er wurde schon als Sachverständiger vom Bundestag angehört. Bisher hat der Gesetzgeber auf solche Forderungen allerdings nicht reagiert. Sollte, wie im Koalitionsvertrag vereinbart, Cannabis legalisiert werden, dann könnte sich die Problematik allerdings weiter verschärfen. Toxikologe Stefan Tönnies erläutert, warum sich die Experten des Deutschen Verkehrsgerichtstags kürzlich dafür ausgesprochen haben, den Grenzwert anzuheben.

Stefan Tönnies: Mit einem Grenzwert von einem Nanogramm pro Liter kann man sicherstellen, dass die Personen kein Verkehrssicherheitsrisiko darstellen. Aber das ist etwas, wo eben Personen, die häufiger konsumieren, aber nicht notwendigerweise akut konsumiert haben, durchaus auch darüber liegen können. Und deswegen wurde der Gesetzgeber aufgefordert, eine Befassung mit dieser Thematik durchzuführen und den Grenzwert angemessen zu erhöhen. Das ist die Schlussfolgerung des Verkehrsgerichtstags.

Klaus Hempel: Sollte Cannabis tatsächlich legalisiert werden, stelle sich ebenfalls die Frage, welche Grenzwerte künftig gelten sollten.

Stefan Tönnies: Wie man mit diesen Konsumenten umgehen muss, ist eine rein gesellschaftliche Frage. Die Frage ist: Wieviel Cannabiskonsum ist die Gesellschaft bereit zu tolerieren? Was ist etwas, das man als zulässig ansieht? Oder wo hält man jemanden für nicht fahrgeeignet? Zum Beispiel gibt es durchaus Untersuchungen, die zeigen, dass Leute, die sehr regelmäßig - zum Beispiel täglich - konsumieren, dass sie auch entsprechend deutlich häufiger unter Cannabis-Einfluss am Straßenverkehr teilnehmen. Das heißt: Bei denen ist die Bereitschaft, am Straßenverkehr teilzunehmen, etwas, das durch den Cannabiskonsum nicht mehr gehemmt wird. Und von daher stellen die Personen dann gerade eine Gefahr dar. Das ist aber etwas, was sich ganz schwer quantifizieren lässt wissenschaftlich.

Klaus Hempel: Bei der Diskussion über Grenzwerte sollte nach Ansicht von Tönnies auch das Thema Alkohol im Straßenverkehr mitberücksichtigt werden. Untersuchungen hätten gezeigt, dass Autofahren unter Alkoholeinfluss als gefährlicher einzustufen sei.

Stefan Tönnes: Das ist zum Beispiel komplett anders beim Alkohol, bei dem die enthemmte, risikoreiche Fahrweise durch die Alkoholwirkung vor allen Dingen produziert wird. Und daher unterscheiden sich Alkohol und Cannabis in ihrem Einfluss auf die Fahrsicherheit. Ein wichtiger Faktor, der bei der ganzen Bewertung auch nicht vergessen werden sollte, ist, dass das Risiko für den Straßenverkehr im Sinne eines Unfallrisikos oder auch Unfallverursacherrisikos bei Cannabis deutlich geringer ist als bei Alkohol. Wir liegen hier eigentlich in einem Bereich bei 0,5 Promille oder weniger. Man findet bei Cannabis keine echte Korrelation mit höheren Konzentrationen, weil Personen Cannabis offensichtlich auch sehr viel kontrollierter einsetzen und ihren Rausch besser steuern können, als es beim Alkohol der Fall ist. Von daher gibt es ganz gravierende Unterschiede, was Cannabis und Alkohol angeht, was die Verkehrssicherheit oder den Einfluss auf die Vergesslichkeit angeht. Und da könnte man sich zumindest gesellschaftspolitisch überlegen, ob man die Regelungen nicht zumindest ein bisschen annähert. Denn momentan wird Cannabis deutlich stärker sanktioniert als Alkoholkonsum.

Klaus Hempel: Ob die derzeit geltenden Regelungen geändert werden, wie von Experten gefordert, ist völlig offen. Solange der THC-Grenzwert relativ niedrig ist, kann es auch künftig sehr schnell zum Führerscheinverlust kommen. Darüber muss sich jeder im Klaren sein, der regelmäßig Cannabis konsumiert. Journalist Hubertus Koch, der zweimal eine MPU durchlaufen musste, hat nach eigenen Angaben mit dem Kiffen aufgehört. Er hofft, dass er bald sein Führerschein wieder zurückbekommt.

Hubertus Koch: Ich warte darauf, dass in meinem Postkasten - weil es keine Termine wegen Corona gibt – bald der Führerschein liegt. Bei der zweiten MPU war ich auf jeden Fall sehr akribisch vorbereitet, weil ich natürlich wusste, dass diese Gutachterin da sitzen wird und sagen wird: „Hören Sie mal, Herr Koch, Sie sitzen ja schon wieder hier. Warum soll ich Ihnen Ihren Unsinn denn überhaupt noch glauben, was Sie mir jetzt erzählen?“ Da muss man dann schon sehr hart mit sich selbst ins Gericht gehen, und sich auf jeden Fall selbst ans Kreuz nageln in diesem einstündigen Psychologen-Gespräch, um dann den Turnaround zu schaffen: „Nein, ich bin gereift, und ich habe jetzt ein anderes soziales Umfeld, und ich habe jetzt einen ganz anderen Job und ich sehe ganz anders auf das Leben und Drogen finde ich sowieso scheiße und so weiter.“

Klaus Hempel: Das war der Radioreport Recht heute zum Thema Cannabis im Straßenverkehr. Experten empfehlen einen neuen THC-Grenzwert vielen Dank fürs Zuhören. Mein Name ist Klaus Hempel.