

Ein Exemplar zur  
Information für Sie.

Bitte Seite 132 beachten.

Mit freundlicher Empfehlung  
Kirschbaum Verlag, Bonn

*Das 18. Gemeinsame Symposium  
der DGVP und DGVM 2022 in München*

**Themenheft**

Sehen, wahrnehmen, handeln –  
Risiken erkennen und vermeiden

# Block 4

## Verkehrsriskien durch psychoaktive Substanzen

### THC-Grenzwerte aus rechtlicher Sicht

Dieter Müller

THC-Grenzwerte werden im Straßenverkehrsrecht in zwei Teilbereichen benötigt, einmal im Ordnungswidrigkeitenrecht bzw. Verkehrsstrafrecht, um einen Tatnachweis führen zu können und ein anderes Mal im Fahreignungsrecht, um Aussagen über die Fahreignung eines Cannabiskonsumenten treffen zu können. In beiden genannten Fallgruppen müssen die aus einer Blutanalyse gewonnenen THC-Werte in Relation zu normierten THC-Grenzwerten gesetzt werden. Doch wer setzt aktuell diese Werte und wer könnte diese Werte künftig normativ fassen? Diesen Fragen geht der folgende Aufsatz nach.

[doi.org/10.53184/ZVS2-2023-16](https://doi.org/10.53184/ZVS2-2023-16)

#### I. Cannabis im Straßenverkehrsrecht

##### 1 Verkehrsordnungswidrigkeit und Verkehrsstraftaten

Das Führen von Kraftfahrzeugen unter dem Einfluss von THC kann entweder den Tatbestand einer Verkehrsordnungswidrigkeit gemäß § 24a Abs. 2 StVG erfüllen oder sogar einen Verkehrsstraftatbestand gemäß § 316 StGB (ohne Gefährdung) oder § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB (mit Gefährdung). Beide Fälle erfordern eine Konzentration von THC im Blut, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als eines abstrakten bzw. konkreten Gefährdungsdelikts als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrsicherheit eingeschränkt war. Das wird in der Wissenschaft bei Konzentrationen ab 1 ng/ml THC im Blutserum angenommen und ist vom Bundesverfassungsgericht unter wissenschaftliche Beratung als unterer Grenzwert für das Vorliegen der Verkehrsordnungswidrigkeit des § 24a Abs. 2 StVG festgelegt worden (BVerfG, Beschluss vom 21.12.2004 – 1 BvR 2652/03, juris).

Beide Verkehrsstraftaten der §§ 316 StGB

(Trunkenheitsfahrt) und § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB (Gefährdung des Straßenverkehrs) erfordern zum Erfüllen des Tatbestandes ein Führen eines Kfz im fahrunsicheren Zustand, der auch durch sogenannte „Ausfallerscheinungen“, d. h. dem sichtbaren Abweichen vom nicht berauschten Zustand, im Strafverfahren bewiesen werden muss (vgl. Wagner/Müller, 2022). Bei Feststellung von rauschmittelbedingten Ausfallerscheinungen bedarf es bei anderen berausenden Mitteln wie Cannabis, anders als bei alkoholischer Beeinflussung, bislang keines unteren Grenzwertes, um eine strafbare relative Fahrunsicherheit zu begründen. Der Grund dafür liegt in der differierenden Dosiswirkungsbeziehung begründet. 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 15.4.2008 – 4 StR 639/07, juris).

##### 2 Fahreignungsrecht

Nach geltender Rechtsprechung des BVerfG besteht im Fahreignungsrecht 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, Beschluss vom 20.6.2002 – 1 BvR 2062/96, juris). Liegt allerdings bei einem gelegentlichen Konsumenten eine Fahrt unter der Wirkung von THC vor, darf sofort eine medizinisch-psychologische Untersuchung angeordnet werden (BVerwG, Urteil vom 11.4.2019 – 3 C 9/18, juris). Ein Verstoß gegen das Trennungsgebot nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV liegt vor, wenn ein gelegentlicher Cannabiskonsument den Konsum und das Führen eines Kraftfahrzeugs im Ergebnis nicht in der gebotenen Weise voneinander trennt, denn es steht zu befürchten, dass eine dauerhafte Beeinträchtigung der Fahrsicherheit nicht hinreichend sicher ausgeschlossen werden kann (vgl. Koehl, 2020).

Unerheblich ist dabei, ob die unterbliebene Trennung darauf zurückzuführen ist, dass der Betroffene nicht in der Lage war zu trennen, also das „Trennen-Können“ oder das „Trennungsvermögen“ nicht beherrschte oder dass ihm die Bereitschaft zum Trennen von Cannabiskonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs fehlte, mithin keine „Trennungsbereitschaft“ vorlag (BVerwG, Urteil vom 11.4.2019 – 3 C 14/17, BVerwGE 165, 215-235, Rn. 19).

Ansonsten gelten regelmäßige Konsumenten, die täglich oder nahezu täglich konsumieren, allesamt als fahrungseignet und auf einen häufigen Konsum, der jedenfalls an der Grenze zum regelmäßigen Cannabiskonsum liegt, weist z.B. auch ein in einer Blutprobe festgestellter Wert von 103,1 ng/ml THC-Carbonsäure hin (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 25.2.2022 – 11 CE 21.2868, Rn. 25, juris). Jedenfalls ab einer Konzentration des THC-Metaboliten THC-COOH von 150 ng/ml im Blutserum ist aufgrund von gesicherten, auf rechtsmedizinischen Untersuchungen beruhenden Erkenntnissen von einem regelmäßigen Cannabiskonsum auszugehen (Oberverwaltungsgericht für das Land Schleswig-Holstein, Beschluss vom 14.2.2020 – 5 MB 2/20, juris).

Die Stellungnahme der Grenzwertkommission vom September 2015, wonach empfohlen wird, bei gelegentlich Cannabis konsumierenden Personen ein Trennungsvermögen von Konsum und Fahren im Sinne der Anlage 4 zur FeV erst ab einer Konzentration von 3,0 ng/ml THC im Blutserum zu verneinen, wurde vom Bundesverwaltungsgericht (BVerwG, Urteil vom 11.4.2019 – 3 C 14.17) dezidiert mit dieser Begründung abgelehnt:

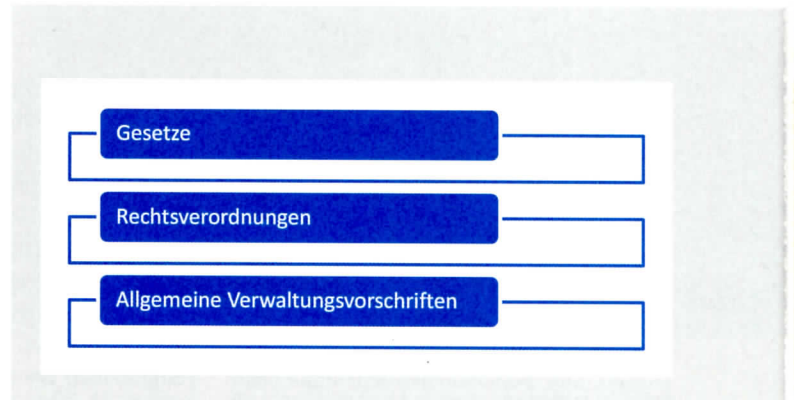
*„Zu Recht nimmt das Berufungsgericht an, dass die Grenzwertkommission bei dieser Empfehlung von einem anderen als dem aus den dargestellten Rechtsgründen für das Fahrerlaubnisrecht zugrunde zu legenden Gefährdungsmaßstab ausgegangen ist. Das zeigt insbesondere der Umstand, dass die Grenzwertkommission bei gelegentlich Cannabis konsumierenden Personen zwar einerseits empfiehlt, eine Trennung von Konsum und Fahren im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 erst bei einer THC-Konzentration von 3 ng/ml oder mehr im Blutserum zu verneinen, zugleich aber ausdrücklich feststellt, dass eine Neubewertung des analytischen THC-Grenzwerts von 1 ng/ml Blutserum gemäß ihrer Empfehlung zur Anlage des § 24a StVG*

*nicht veranlasst sei. In der verwaltungsgerechtlchen Rechtsprechung ist indes aus den bereits aufgezeigten rechtlichen Gründen anerkannt, dass sich der im Fahrerlaubnisrecht für die Beurteilung der Fahr-eignung heranzuziehende Gefährdungsmaßstab mit dem des § 24a Abs. 2 StVG deckt. Aus der neueren Empfehlung der Grenzwertkommission ergibt sich - wie das Berufungsgericht in diesem Zusammenhang zugleich beanstandungsfrei feststellt - auch nicht, dass und gegebenenfalls aus welchen medizinisch-toxikologischen Gründen eine Differenzierung beim Gefährdungsmaßstab zwischen dem Fahrerlaubnis- und dem Ordnungswidrigkeitenrecht angezeigt wäre. Vielmehr hatte der damalige Vorsitzende der Grenzwertkommission, Prof. Dr. Daldrup, in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht zu dem von der Grenzwertkommission zu § 24a Abs. 2 StVG festgelegten Grenzwert von 1 ng/ml ausgeführt, dass bei dieser Menge die Möglichkeit einer Beeinträchtigung bestehe, wie sie das Bundesverfassungsgericht zur verfassungskonformen Auslegung des Gesetzes für erforderlich halte.“ (BVerwG, Urteil vom 11. April 2019 – 3 C 14/17, BVerwGE 165, 215-235, Rn. 29).*

Eine weitere Aussage der Grenzwertkommission ist in diesem Zusammenhang ebenfalls wichtig für die aktuelle Debatte:

*„Eine Neubewertung des analytischen Grenzwertes von THC (1,0 ng/ml) gemäß der Empfehlung der Grenzwertkommission zur Anlage des § 24a Absatz 2 StVG ist nicht veranlasst.“ (Blutalkohol 52, 323).*

Demnach bezieht sich die aktuelle Grenzwertdiskussion in den Fachkreisen ausschließlich auf das Gebiet des Fahreignungsrechts. Die öffentliche politische Diskussion dreht sich aber – so hat es jedenfalls den Anschein – um den Tatbestand der Verkehrsordnungswidrigkeit des § 24a Abs. 2 StVG. Die entstandene Verwirrung hat ihre Ursache wohl in weitestgehend bestehender Unsicherheit um den rechtlichen Stellenwert von THC-Grenzwerten sowie die konkret bestehenden Veränderungsmöglichkeiten.



## II. Wer setzt THC-Grenzwerte?

### 1 Verbindlichkeitsgrad von THC-Grenzwerten

Grenzwerte sind aus der verkehrsjuristischen Sicht nur dann absolut verbindlich für alle Rechtsanwender in Exekutive und Judikative, wenn Sie vom Gesetzgeber – etwa im Rahmen des § 24a StVG – gesetzt werden oder wenn sie vom Ordnungsgeber, dem Bundesministerium für Verkehr in Abstimmung mit dem Bundesrat, im Rahmen der FeV gesetzt werden.

Werden Grenzwerte weder vom Gesetz-, noch vom Ordnungsgeber verbindlich gesetzt, sondern lediglich durch die Rechtsprechung der Bundes- und Obergerichte, richten sich diese inhaltlich nach dem Sachverstand von generell beauftragten oder individuell berufenen Sachverständigen.

### 2 Rechtlicher Stellenwert aktueller THC-Grenzwerte

Generell beauftragt damit, u. a. THC-Grenzwerte zu empfehlen, ist z. B. die vom Bundesminister für Verkehr berufene Grenzwertkommission, einer Kommission von Fachexperten aus den Bereichen Medizin und Chemie. Die Grenzwertkommission hat die bekannten analytischen Grenzwerte empfohlen. Der aktuell immer noch gültige THC-Grenzwert von 1 ng/ml Blutserum geht dabei auf eine Empfehlung der Grenzwertkommission vom 20. November 2002 zurück und ist für die Annahme einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG, also das Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung von Cannabis, empfohlen worden und in einem weiteren Beschluss vom 22. Mai 2007 (Blutalkohol 44, 311) aktualisiert und bestätigt worden.

Der Bundesgesetzgeber, der Deutsche Bundestag, und der Ordnungsgeber, dieser ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gemeinsam mit dem Bundesrat,

haben allerdings diesen und die anderen analytischen Grenzwerte weder in das StVG, noch in die FeV oder die Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) übernommen (vgl. Müller, 2022). Sie sind ausschließlich im Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog für Verkehrsordnungswidrigkeiten (BTKat) zu finden und besitzen damit nur den Rang einer die Entscheidungen der Exekutive (Polizei und Bußgeldbehörden) bindenden Allgemeinen Verwaltungsvorschrift.

Der BTKat liegt aktuell in seiner 14. Auflage (2021) vor. Die Kommission, die den BTKat fortschreibt, wird aus Vertretern des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) sowie der Bundesländer gebildet. Sie konferiert regelmäßig und vereinbart notwendige Aktualisierungen des BTKat. Der BTKat wird dann in der jeweils aktuellen Auflage von den Innenministerien und Innensenatoren der Länder mittels Erlasses in Kraft gesetzt. Ab diesem Zeitpunkt sind sämtliche nachgeordneten Behörden der Polizei und kommunalen Bußgeldbehörden sowie deren Aufsichtsbehörden an die neuen Inhalte gebunden. Veränderungen des BTKat können sowohl aus Eigeninitiative der Fachkommission, als auch durch Anstöße aus dem BMDV sowie den Innenministerien der Länder erfolgen. Im politischen Gremium des Bundesrates wurde der BTKat bislang noch nie thematisiert.

Diese rechtliche Platzierung der Empfehlungen der Grenzwertkommission im hierarchisch geordneten System der Rechtsquellen hat zur Folge, dass sich die Judikative nicht an die sachverständig empfohlenen Grenzwerte halten muss.

### 3 Genereller Stellenwert der BtM-Grenzwerte in der Rechtsprechung

#### a) Verwaltungsgerichte

Die Verwaltungsgerichte halten sich nicht an die Empfehlungen der Grenzwertkommission, sondern sehen bei den Betäubungsmitteln außer Cannabis deutlich geringere Analysewerte als begründete Tatsachen für die Entziehung der Fahrerlaubnis an. Unerheblich ist z.B. nach Ansicht des VG Bremen, dass der festgestellte Wert unterhalb des zu § 24a Abs. 2 StVG festgelegten Grenzwertes von 75 ng/ml liegt. Dieser Wert betrifft nur die Grenze für die Verhängung eines Bußgeldes nach § 24a StVG bzw. die Schwelle zur Strafbarkeit nach dem StGB. Für die Feststellung fehlender Fahreignung i.S.v. Nr. 9.1 Anlage 4 zur FeV reicht es hingegen aus, wenn feststeht, dass der Betroffene Drogen (mit Ausnahme von Cannabis) i.S.d. Betäubungsmittelgesetz-

zes konsumiert hat (VG Bremen, Beschluss vom 25. März 2022 – 5 V 343/22, Rn. 17, juris). Auch ein Benzoylcegoninwert mit ca. 45 ng/ml, also unter dem von der sog. Grenzwertkommission festgelegten Grenzwert von 75 ng/ml, führte daher zu einer rechtmäßigen Entziehung der Fahrerlaubnis (VG Gelsenkirchen, Beschluss vom 20. Januar 2021 – 9 L 1627/20, Rn. 21, juris; ebenso bei einem festgestellten Benzoylcegoninwert von 31,4 ng/ml schon das OVG Lüneburg, Beschluss vom 11. August 2009 – 12 ME 156/09, Rn. 10, juris). Selbst deutliche Unterschreitungen der analytischen Grenzwerte werden aktuell zum Anlass begründeter Entziehungen genommen, sodass eine geringe Methamphetamin-Konzentration im Blut eines Fahrerlaubnisinhabers von 2,7 ng/ml bereits genügt, um eine die Fahreignung ausschließende Einnahme des Betäubungsmittels anzunehmen (VG Leipzig, Urteil vom 15. Januar 2021 – 1 K 999/20, juris).

#### b) Ordentliche Gerichte

Anders beurteilen die Bedeutung der Empfehlungen der Grenzwertkommission die Gerichte der ordentlichen Gerichtsbarkeit. Erforderlich ist für diese Bußgeldgerichte für den Tatbestand des § 24a Abs. 2 S. 2 StVG der Nachweis der betreffenden Substanz in einer Konzentration, die eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zumindest als möglich erscheinen lässt und damit die gesetzliche Vermutung rechtfertigt. Das ist nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft jedenfalls dann der Fall, wenn zumindest der in der Empfehlung der Grenzwertkommission vom 20.11.2002 empfohlene Nachweisgrenzwert erreicht ist (OLG Hamm, Beschluss vom 3. August 2021 – III-5 RBs 157/21, Rn. 10, juris). Es wird daher in Übereinstimmung mit den aktuellen Empfehlungen der Grenzwertkommission die Erreichung des Grenzwertes von 1 ng/ml Tetrahydrocannabinol im Blutserum vorausgesetzt (OLG Karlsruhe, Beschluss vom 22.09.2010 – 3 (7) SsBs 541/10, Rn. 6, juris). Dennoch erlaubt das OLG München unter bestimmten Umständen auch ein Unterschreiten der Grenzwerte, wenn bei einem Kraftfahrzeugführer eine Amphetaminkonzentration von 0,01 mg/l (= 10 ng/ml) festgestellt wurde, die zwar unter dem analytischen Grenzwert von 25 ng/ml liegt und kann daher allein die Verurteilung nicht tragen. Aufgrund der Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts hätte das über diesen Fall zu befindende Amtsgericht jedoch für eine Verurteilung gem. § 24a Abs. 2 StVG

Umstände feststellen müssen, aus denen sich ergibt, dass die Fahrtüchtigkeit des Angeklagten trotz der verhältnismäßig niedrigen Betäubungsmittelkonzentration zwar nicht aufgehoben, aber doch eingeschränkt war (OLG München, Beschluss vom 13. März 2006 – 4St RR 199/05, Rn. 22, juris).

### III. Fazit

Letztendlich kann Rechtsklarheit für alle Staatsgewalten nur vom Gesetz- oder Ordnungsgeber geschaffen werden.

Der Bundesgesetzgeber hätte die Möglichkeit, die bereits im StVG vorhandene Anlage zu § 24a StVG um Grenzwerte zu erweitern, allerdings wäre es unsystematisch, würde nur ein THC-Grenzwert aufgenommen werden und für die anderen Substanzen nicht. Daher würde der Deutsche Bundestag sich nur zu einer Gesamtlösung entschließen können, die allerdings bislang noch nie diskutiert wurde.

Der Ordnungsgeber hätte grundsätzlich zwei Möglichkeiten, THC-Grenzwerte zu setzen, und zwar in der FeV und/oder in der BKatV, wobei die BKatV mit ihrem Regelungsumfang der Sanktionen für Verkehrsordnungswidrigkeiten näher liegt. Aber auch der Ordnungsgeber würde wohl zu einem systematisch einheitlichen Gesamtpaket tendieren, um einer Zerfaserung der Sanktionen wirksam vorzubeugen.

Verbleibt es bei der aktuellen Rechtslage, sind die Beschlüsse der Grenzwertkommission nicht mehr, aber auch nicht weniger als mehr oder weniger verbindliche Empfehlungen eines Expertengremiums, von denen die Judikative bei entsprechender sachlicher Begründung immer abweichen darf.

#### Literaturverzeichnis

- Koehl, F. (2020): Neuere Rechtsprechung zum Fahrerlaubnisrecht. NZV, 11/2020, 555-560  
 Müller, D. (2022): Bußgeldkatalog Kommentar für die Praxis. 2. Aufl. 2022  
 Wagner, T.; Müller, D. (2022): Cannabis, Verkehrssicherheit und die Debatte um die Anhebung des THC-Grenzwertes – eine Betrachtung aus verkehrspsychologischer und verkehrsrechtlicher Sicht, Z. f. Verkehrssicherheit 68, (2022) Nr. 3, 235-245. Kirschbaum Verlag, Bonn

Prof. Dr. jur. Dieter Müller  
 ivvb@ivvbautzen.de

Anschrift:  
 Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten  
 Prof. Dr. jur. Dieter Müller  
 Ulmenweg 20  
 06231 Bad Dürrenberg