

Cannabis im Strassenverkehr – Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung



Regula Wick*



Kristina Keller**

Inhalt

I. Einleitung	4
II. Fahreignung	5
1. Fahreignung allgemein	5
2. Fahreignung und Cannabiskonsum	6
III. Fahrfähigkeit und Cannabiskonsum	8
IV. Bundesgerichtsentscheide zur Fahreignung	8
V. Studien zu Fahreignung und Cannabis in der Schweiz	10
1. Der klassische Cannabisfall in der verkehrsmedizinischen Untersuchung, Posterbeitrag am 10. Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie, 2014, München	10
2. Besteht zwischen der Nulltoleranz bei Cannabis (THC) im Strassenverkehr und der Fahreignung ein Zusammenhang? Claudio Reich, Strassenverkehr 2/2018	10
3. Bericht THC-Grenzwerte im Strassenverkehr – eine Literaturanalyse, Institut für Rechtsmedizin Basel, 2020, im Auftrag des Bundesamtes für Gesundheit (BAG)	11
VI. Diskussion und Fazit	14

I. Einleitung

Bestehen Zweifel an der Fahreignung einer Person, so wird bei dieser eine Fahreignungsabklärung angeordnet. Mit der Einführung des Art. 15.d SVG¹ infolge der Umsetzung von Via sicura kommt es dabei vor allem auch bei Anordnung einer Fahreignungsabklärung bei Cannabiskonsum immer wieder zu Diskussionen. Mit der vorliegenden Arbeit wollen wir einen Beitrag zur fundierten, faktenbasierten Diskussion zu diesem Thema liefern, indem wir auf die gesetzlichen Grundlagen, die entspre-

* REGULA WICK, Dr. med., Fachärztin für Rechtsmedizin, Verkehrsmedizinern SGRM, Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich, Oberärztin Verkehrsmedizin.

** KELLER KRISTINA, Dr. med., Fachärztin für Rechtsmedizin, Verkehrsmedizinern SGRM, Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich, Abteilungsleiterin Verkehrsmedizin.

¹ Art. 15d SVG.

Cannabis im Strassenverkehr ist eine viel diskutierte Thematik. Insbesondere stellt sich immer wieder die Frage, ob die seit dem Jahr 2005 praktizierte Nulltoleranzregel weiterhin Anwendung finden soll, nicht zuletzt auch im Hinblick auf eine mögliche Legalisierung von Cannabis. Es stellen sich aber nicht nur Fragen zur Fahrfähigkeit, sondern auch Fragen zur Fahreignung bei Cannabiskonsumern.

Neuere Publikationen wie die von Reich aus dem Jahr 2018 in der Zeitschrift Strassenverkehr 2/2018 und diejenige vom Institut für Rechtsmedizin der Universität Basel (IRM Basel) aus dem Jahr 2020 von Bucher et al. zuhanden des Bundesamtes für Gesundheit (BAG) tragen hier mehr zur Verwirrung bei, als dass sie klare Diskussionsansätze liefern, vor allem was die Diskussion betreffend Fahreignung betrifft. Reich liefert eine kritische Betrachtung darüber, ob zwischen der Nulltoleranz bei Cannabis im Strassenverkehr und der Fahreignung ein Zusammenhang besteht. Dies ist mit Sicherheit ein interessanter Ansatz; die Studie wird unserer Meinung nach der Fragestellung, insbesondere unter verkehrsmedizinischen Aspekten, aber nicht gerecht. Das IRM Basel hat durch Bucher eine Literaturanalyse zuhanden des BAG erstellt, welche THC-Grenzwerte für Cannabis zukünftig im Strassenverkehr in Betracht gezogen werden könnten. In dieser Analyse geht das IRM Basel auch auf die Problematik der Fahreignung bei Cannabiskonsumern ein und gibt eine entsprechende Empfehlung ab. Unserer Meinung nach berücksichtigt das IRM Basel in seiner Empfehlung aber zu wenig den gesetzlichen Hintergrund in der Schweiz bei der Definition der Fahreignung und nicht alle wichtigen Publikationen, vor allem nicht die zu diesem Thema publizierten Bundesgerichtsentscheide.

In der vorliegenden Arbeit nehmen wir eine kritische Würdigung der genannten Publikationen von Reich und Bucher sowie von einzelnen Bundesgerichtsentscheiden vor, dies unter Einbezug der Empfehlungen der Schweizerischen Gesellschaft für Rechtsmedizin (SGRM), insbesondere was die Fahreignungsabklärung bei Cannabiskonsumern angeht. Wir kommen zum Schluss, dass es aktuell keine neuen Erkenntnisse gibt, dass die Empfehlungen der SGRM betreffend Fahreignungsabklärung bei Cannabiskonsumern, welche auch im Leitfaden 2020 der Arbeitsgruppe Leitfaden aufgeführt werden, nicht mehr anzuwenden sind. Vielmehr ist an den Indikatoren für die Fahreignungsabklärung im Leitfaden 2020 festzuhalten.