

Inhaltsverzeichnis

Editorial

Ansgar Staudinger

Mit den Beatles von der Abbey Road bis zur Kaiserpfalz: When I'm Sixty-Four 1

Originalia

Uta Küpper/Benno Hartung

Auswirkungen der THC-Teillegalisierung (KCanG) und der THC-Grenzwertanhebung (§ 24a StVG) auf das Konsumverhalten von Kraftfahrzeugführern: Eine retrospektive Analyse forensisch-toxikologischer Daten aus dem Einzugsbereich der Rechtsmedizin Essen 3

Paul Brieler

Kritische Würdigung eines Medizinisch-psychologischen Gutachtens mit positivem Ergebnis – Gutachterliche Inkompetenz oder Gewogenheit einem MPU-Vorbereiter gegenüber? 22

Thomas Wagner/Maria Dorothea/Volker Kalus

Gefährdungspotenzial im Straßenverkehr durch Radfahrende nach alkoholbedingtem Kontrollverlust – ein überprüfungspflichtiger Eignungsmangel oder doch nicht? 31

Aus der Praxis

Christan Demuth/Robert Seegers

Verteidigungsstrategien nach einer Trunkenheitsfahrt auf dem Fahrrad 47

Jürgen Kanngießer

Cannabis auf Rezept per Telemedizin 54

Aus der Forschung

BAST: SENIORRIDE – Radfahren im Alter – eine psychologische Analyse 58

forsa-Umfrage: Verkehrsüberwachung und Sanktionen 62

Zur Information

Birgit König

Ärztliche Aufklärung über die Fahreignung 66

Antrag der Länder Brandenburg und Thüringen: Entschließung des Bundesrates zum Verbot des Mischkonsums von Cannabis und Alkohol im Straßenverkehr 69

Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zu Gefahren von Cannabis im Straßenverkehr 75

Gesetzentwurf der Bundesregierung: Änderung des Medizinal-Cannabisgesetzes	80
--	----

Rechtsprechung

1. BGH, Urt. v. 12.6.2025 – III ZR 109/24 Anwendung der Regelungen des Fernunterrichtsschutzgesetzes (FernUSG) auch bei Online-Coaching und Online-Mentoring Anmerkung <i>Ilka Rethfeldt/Thomas Wagner</i>	87 93
2. BVerwG, Urteil vom 4.9.2025 – 3 C 8.24 Ergreifen einer Verwarnung; Entziehung einer Fahrerlaubnis	96
3. VGH München, Beschl. v. 30.9.2025 – 11 ZB 25.1383 Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Mischkonsums von Cannabis und Alkohol außerhalb des Straßenverkehrs nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis aufgrund positiver Begutachtung, Drogenabstinenz als Voraussetzung der positiven Prognose, Gelegentlicher Cannabiskonsum (bejaht)	100
4. VGH München, Beschl. v. 9.10.2025 – 11 ZB 24.2064 Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Nichtbeibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens, Besitz von Methamphetamin, Sachverhalts- und Beweiswürdigung, glaubhaftes Bestreiten der polizeilichen Feststellungen (verneint)	106
5. LG Frankfurt (Oder), Beschl. v. 13.3.2025 – 23 Qs 12/25 Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 111a StPO)	111
6. LG Potsdam, Beschluss vom 18.9.2025 – 25 Qs 7/25 Absolute Fahruntüchtigkeit bei der Führung eines E-Scooters; vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Trunkenheitsfahrt mit E-Scooter	113
7. VG München, Beschl. v. 6.6.2025 – M 19 S 25.2181 Entziehung der Fahrerlaubnis, Nichteignung infolge Methamphetaminkonsums, Behauptung der Fehlerhaftigkeit der Blutprobe, Keine Gutachtensanordnung, Keine Wiedererlangung der Fahrerlaubnis	128
8. AG Frankfurt/Main, Urt. v. 29.8.2024 – 907 Cs 515 Js 19563/24 Alkoholbedingte Fahrunsicherheit iSd § 316 Abs. 1 StGB durch Genuss alkoholhaltiger Pralinen	135

Zusammenfassung

Es werden die Auswirkungen des am 1.4.2024 in Kraft getretenen Gesetzes zum Umgang mit Konsumcannabis (KCanG) und der am 22.8.2024 in Deutschland in Kraft getretenen THC-Grenzwertanhebung auf 3,5 ng/ml (§ 24a StVG) auf das Verhalten von Kraftfahrzeugführern retrospektiv analysiert. Basierend auf toxikologischen Daten aus dem Einzugsbereich Essen (N=2064 Verkehrsfälle) werden Kenngrößen über fünf vergleichbare Zeitabschnitte vor, zwischen und nach den Gesetzesänderungen untersucht.

Die Analyse der THC- und CIF-Werte (als Maß der akuten Beeinflussung) sowie der THC-COOH-Konzentrationen (als Indikator für Gewohnheitskonsum) zeigt keine statistisch signifikanten Veränderungen in den Mittelwerten oder Medianen über den Beobachtungszeitraum. Auch die CIF-Werte belegen keine weitere Zunahme der ohnehin bereits hohen Rate akut beeinflusster Fahrer. Die Stabilität der THC- und CIF-Werte wird durch die Konstanz des Zeitabstands zwischen Vorfall und Probennahme (ΔT) untermauert, was auf ein unverändertes polizeiliches Kontrollverhalten hindeutet.

Die Auswertung der Vorfallszeiten und der THC-COOH-Konzentrationen erbrachte keinen Nachweis für eine Zunahme des enthemmten Konsums oder des Dauergebrauchs. Lediglich eine Verschiebung der Altersstruktur hin zu einem leicht älteren Probandenkollektiv war feststellbar.

Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass die Grenzwerthöhung im Beobachtungszeitraum im Einzugsgebiet der Rechtsmedizin Essen nicht zu einer messbaren Reduktion der Trennbereitschaft bei den polizeilich auffällig gewordenen Cannabiskonsumenten geführt hat. Aufgrund der massiven Reduktion der Sanktionsrate sind jedoch weitere langfristige Beobachtungen der forensischen Daten unerlässlich.

Schlüsselworte

Cannabis-Legalisierung, THC-Grenzwerthöhung, Kraftfahrzeugführer, Konsumverhalten, Auswirkungen

Abstract

We retrospectively assessed the effects of the partial legalization of cannabis (KCanG, in force since 1.4.2024) and the THC limit increase to 3.5 ng/ml (§ 24a StVG) that came into force in Germany on August 22, 2024, on the behavior of motor vehicle drivers. Based on toxicological data from the Institute of Legal Medicine in Essen (N=2064 traffic incidents), parameters are examined over five comparable periods before, during, and after the legislative changes.

The analysis of THC and CIF values (as a measure of acute impairment) as well as THC-COOH concentrations (as an indicator of habitual consumption) shows no statistically significant changes in the mean or median values over the observation period. The CIF values also show no further increase in the already high rate of acutely impaired drivers. The stability of the THC and CIF values is underpinned by the consistency of the time interval between the incident and sampling (ΔT), which indicates that police control behavior remained unchanged.

The evaluation of the incident times and THC-COOH concentrations did not provide any evidence of an increase in uninhibited consumption or long-term use. Only a shift in the age structure towards a slightly older group of subjects was observed.

The results show no measurable change in the willingness of cannabis users to separate consumption and driving in the caption area. However, due to the massive reduction in the sanction rate, further long-term observation of forensic data is essential.

Keywords

Cannabis legalization, THC limit, motor vehicle drivers, consumption behavior, effects

Zusammenfassung

Medizinisch-Psychologische Gutachten spielen als Entscheidungshilfe im Fahreignungsrecht eine besondere Rolle. Diese Kasuistik befasst sich mit den fachlichen Anforderungen an die Qualität medizinisch-psychologischer Gutachten, besonders mit der gem. Anlage 4a der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) geforderten Nachvollziehbarkeit des Gutachtens. Grundsätzlich ist jedes vorgelegte Gutachten durch die Fahrerlaubnisbehörde kritisch zu prüfen. In diesem Fall scheint die Beteiligung eines sog. Vorbereiters auf die MPU Einfluss auf die positiv ausgefallene Beantwortung der behördlichen Fragestellungen gehabt zu haben, was Zweifel an der gutachterlichen Kompetenz, Unabhängigkeit und Objektivität nährt.

Schlüsselwörter

Kraftfahreignung – Medizinisch-psychologische Begutachtung – Verwertbarkeit von Gutachten – MPU-Vorbereitung

Abstract

Medical-psychological reports play an important role in legal administrative fitness-to-drive proceedings regarding driving licence decisions. This case-study deals with the professional requirements for the quality of medical-psychological reports, especially with transparency of findings as a basic principle according to the Driving Licence Ordinance, Annex 4a. In general, every expert report submitted is to be checked critically by the driving licence authority. In this case, the involvement of a so-called preparer for driving fitness assessment appears to have influenced the positive response to the official questions, which raises doubts about the expert's competence, independence and objectivity.

Key Words

Fitness to drive – Medical-psychological assessment – Usability of a medical-psychological report – Driving fitness assessment preparation

Zusammenfassung

Während die alkoholbedingten Unfallzahlen mit Kraftfahrzeugen von 1991 bis 2021 um mehr als 75 % gesunken sind, ist für Radfahrende im gleichen Zeitraum ein Anstieg um rund 25 % zu verzeichnen. Vor diesem Hintergrund lohnt ein umfassender Blick auf das von stark alkoholisierten Radfahrern ausgehende Gefährdungspotenzial. Dieser Artikel beleuchtet daher das Hell- und Dunkelfeld von Trunkenheitsfahrten mit dem Fahrrad, stellt Erkenntnisse aus der Fachliteratur zur Profilbildung der Risikogruppe zusammen und berichtet die Ergebnisse einer Studie über Radfahrer und einer Verkehrsteilnahme mit mindestens 1,6 ‰, die medizinisch-psychologisch begutachtet wurden. Bei der analysierten Tätergruppe handelt es sich um eine homogene Subpopulation der „fahrenden Trinker mit riskanten Verhaltensmerkmalen“. Wenig überraschend: Es sind die gleichen „inneren Bedingungen“ des Fahrzeugführers, die gleichsam auch das Gefährdungspotenzial des Kraftfahrzeugführenden skizzieren. Diese Risikogruppe stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko in unserem Verkehrssystem dar und sollte daher konsequent auf der Basis einer behördlichen Anordnung medizinisch-psychologisch untersucht werden. Die normative Grundlage dieser behördlichen Anordnungspraxis (§ 3 der Fahrerlaubnisverordnung) sowie die Begutachtungsgrundsätze bedürfen jedoch einer Anpassung.

Schlüsselwörter

Alkoholbedingte Fahrunsicherheit – Fahrrad – Trunkenheitsfahrer – hohe Blutalkoholkonzentration – Alkoholtoleranz – Fahreignung

Summary

The growing popularity of cycling over many years is reflected in German accident statistics in cases of alcohol-related accidents. While the number of alcohol-related accidents involving motor vehicles fell by more than 75 % between 1991 and 2021, there was an increase of around 25 % for cyclists during the same period. Against this background, it is worth taking a deeper look at the risk potential posed by heavily intoxicated cyclists. This article therefore sheds light on the known and unknown aspects of drunk cycling, compiles findings from scientific literature and shaping the profile of the risk group. Additionally, this paper reports the results of a study on cyclists after driving in the consequence of alcohol intake of minimum 1.6 per mille blood alcohol concentration. This group of offenders is a homogeneous subpopulation of ‚drivers with risky behaviour patterns‘. Unsurprisingly, it is the same ‚internal conditions‘ of the vehicle driver that also outline the potential danger posed by motor vehicle drivers. This risk group poses a considerable safety risk in our transport system and should therefore be consistently examined on the basis of a medical-psychological assessment while those examinations are demanded by the local authorities. However, the normative basis for this official practice (Section 3 of the Driving Licence Regulation) and the assessment principles need to be adjusted.

Keywords

Alcohol-related driving impairment – bicycle – drunk driving – high blood alcohol concentration – alcohol tolerance – fitness to drive