

Cannabis und Führerschein: Der Rechtsstaat ist in Gefahr!

Redaktion Webteam www.eve-rave.net Berlin

Pressemitteilung vom 28. Juli 2004 zu Drogen im Straßenverkehr

Wer derzeit im Zug, als Beifahrer im Auto oder zu Fuß mit einem Joint erwischt wird, kann gezwungen werden, auf eigene Kosten völlige Abstinenz nachzuweisen oder er ist seinen Führerschein (und damit oft auch den Arbeitsplatz) los. Hier wird mit einem völlig anderen Maßstab gemessen als bei Alkohol, der im Straßenverkehr im Vergleich zu Cannabis sogar als noch risikanter eingeschätzt wird. Diese ungerechte und nach Aussagen von Experten verfassungswidrige Regelung will die Bundesregierung vorerst nicht reformieren und der neue baden-württembergische Innenminister Heribert Rech (CDU) will die Regelungen noch verschärfen. Es drängt sich der Eindruck auf, der Führerscheinentzug werde nach der Cannabisentscheidung des Bundesverfassungsgerichts im Jahre 1994 dazu mißbraucht, das strafrechtliche Übermaßverbot des Grundgesetzes zu umgehen.

Für Abhilfe ist hier in erster Linie der Verfassungsschutz zuständig, der offenkundig in Sachen Rechtspraxis betreff Cannabiskonsum und Führerschein vor einem immer größer werdenden Aufgabenfeld steht. Es ist Aufgabe des Verfassungsschutzes der fortwährenden Erosion der Rechtsstaatlichkeit in diesem Bereich Einhalt zu gebieten und die entsprechenden Verstöße in den jährlich erscheinenden Verfassungsschutzberichten zu veröffentlichen. Auch wenn prinzipiell die Innenminister für die Aufgaben des Verfassungsschutzes zuständig sind, so ist es dennoch auch die Aufgabe des Verfassungsschutzes, sich um die Innenminister zu kümmern – nicht nur um deren Sicherheit zu gewährleisten, sondern eben auch um die Sicherheit der verfassungsmäßigen Ordnung zu garantieren.

HTML-Version: <http://www.eve-rave.net/presse/presse04-07-28.html>

Don't drug and drive

Fahrten unter Einfluß von Cannabis, Ecstasy, Speed oder Opiaten blieben bisher meist unentdeckt. Dies sei nicht mehr so, beteuern die Initiatoren von **don't drug and drive**, denn sollte sich jemand nach dem Einwerfen einer Pille, dem Ziehen einer Linie oder dem Rauchen eines Joints hinters Steuer setzen, muß ab sofort bei jeder Routinekontrolle der Polizei davon ausgegangen werden, den Führerschein zu verlieren.

Auf den Straßen sind neue Zeiten angebrochen. Seit Mitte 2001 verfügt die Polizei über DrugWipe® – einen hocheffizienten Schnelltest, der selbst geringe Spuren von Drogensubstanzen in Schweiß oder Speichel zuverlässig nachweist. Darüber hinaus lassen sich mit DrugWipe® in kürzester Zeit Drogenspuren an Händen oder Fingern bzw. auf beliebigen Oberflächen des Körpers als auch von Gegenständen nachweisen, wie sie z.B. beim Drogenkonsum oder -handel entstehen.

Folgende Drogen werden mit DrugWipe® nachgewiesen:

- Cannabis
- Kokain und Crack
- Opiate und Opioide
- Amphetamine und Amphetaminderivate

Der Test funktioniert in Sekundenschnelle. Mit Hilfe eines Papierstreifens wird direkt vor Ort eine Probe der Hautoberfläche, Zunge oder Wangeninnenseite entnommen – ein Kinderspiel. Bereits nach drei bis fünf Minuten liegt das Ergebnis vor. Die Nachweisgrenze der Tests liegt im Bereich von 10 bis 100 Nanogramm (Milliardstel Gramm). Mehr dazu, siehe:

<http://www.dont-drug-and-drive.de>

Ein Hinweis zur Freiwilligkeit des Schnelltests fehlt auf der Seite von **don't drug and drive**. Dabei gilt, daß man grundsätzlich als Verkehrsteilnehmer keine Angaben machen muß, mit denen man sich selbst belasten würde, wie zum Beispiel Angaben über konsumierte Betäubungsmittel. Besteht ab einer gewissen Grenze jedoch der Verdacht einer Ordnungswidrigkeit oder Straftat, so wird dies dem Verkehrsteilnehmer mitgeteilt. Nach erfolgter Belehrung liegt die Entscheidung über Angaben beim Verkehrsteilnehmer selbst.

Ein Vortest (Schnelltest) muß nicht durchgeführt werden. Allerdings besteht zu diesem Zeitpunkt bereits ein Anfangsverdacht und folglich kann daraufhin eine Blutentnahme angeordnet werden. Die Durchführung eines Vortestes kann sich somit be- oder entlastend auswirken. Alle Vortests basieren auf der Freiwilligkeit des Verkehrsteilnehmers und können durch die Polizei nicht erzwungen werden.

Hat ein Polizeibeamter den Verdacht, daß gegen eine Vorschrift verstoßen wurde, so wird dies mitgeteilt. Man braucht danach keine Angaben zur Sache machen. Jedoch befindet man sich ab diesem Zeitpunkt in einer polizeilichen Maßnahme, die unter Umständen zur Beweissicherung eine Blutentnahme fordert. Diese Blutentnahme ist gesetzlich vorgeschrieben und muß vom betroffenen/beschuldigten Verkehrsteilnehmer gemacht werden. Weigert man sich, so wird diese mit Zwang durchgeführt und das Verhalten anschließend zur Anzeige gebracht (§ 113 StGB).

Quelle: <http://www.fahndungsgruppe.de/pages/DrogenKontrolle.html>

Die möglichen rechtlichen Folgen einer Drogenfahrt:

Wenn keine Anzeichen von Fahruntüchtigkeit vorliegen

4 Punkte (im VZR Flensburg)
Geldbuße bis zu 1.500 EURO
Fahrverbot bis zu drei Monate

Wenn Anzeichen von Fahrunsicherheit vorliegen

7 Punkte (im VZR Flensburg)
Geld- oder Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr
Führerscheinentzug oder Fahrverbot bis zu drei Monaten

Wenn es zu einem Unfall gekommen ist

7 Punkte (im VZR Flensburg)
Geld- oder Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren
Führerscheinentzug
Schadensersatzforderungen

Drogen im Straßenverkehr

Bei einer anonymen Befragung im Auftrag des Gesamtverbandes der Versicherungswirtschaft (GDV) in der Partyszene vor Musikcafés, Kneipen und Discotheken zu Drogenkonsum und Nutzung des Kraftfahrzeugs bestätigten nicht weniger als 94 Prozent, regelmäßig unter Drogeneinfluß Auto zu fahren – im Durchschnitt 3,5 mal pro Monat. 83 Prozent fahren regelmäßig unter dem Einfluß von Ecstasy. Ein knappes Drittel der Befragten gab an, sehr häufig oder sogar täglich unter Drogeneinfluß am Steuer zu sitzen. Und 14 Prozent hatten sogar schon einmal einen Unfall unmittelbar nach der Einnahme von Drogen.

Unter Drogen stehende Fahrer sind nicht nur für sich und die Mitfahrer, sondern auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer ein Risikofaktor. Fast 100 Menschen starben im vergangenen Jahr im Straßenverkehr durch den Einfluß von Drogen. Die Zahl der Schwerverletzten lag bei über 700.

Quelle: Pressemitteilung 101/2004 des Ministeriums des Inneren des Landes Sachsen-Anhalt, Magdeburg, 14. Juni 2004
<http://www.dont-drug-and-drive.de/67.0.html>

THC-Konzentrationen bei Drogenfahrten

Interessant ist, mit welchen Konzentrationen von THC eine "normale" Drogenfahrt durchgeführt wird. Hierzu liegen Daten aus einer aktuellen Studie vor, bei der N = 2.555 Personen vor Discotheken und bei einschlägigen drogennahen Veranstaltungen befragt wurden. 503 Personen aus dieser Gruppe wurden in eine Intensivstichprobe einbezogen, bei der neben einer ausführlichen Befragung toxikologische Untersuchungen in Blut, Urin und Speichel durchgeführt wurden. Dieser Bericht ist veröffentlicht als: Vollrath, M., Löbmann, R., Krüger, H.-P., Schöch, H., Widera, T. & Mettke, M. (2001). *Fahrten unter Drogeneinfluß – Einflußfaktoren und Gefährdungspotential. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit M132*, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

In dieser Studie wurden N = 129 Fahrer gefunden, die aktuell Cannabis konsumiert hatten und die zum größeren Teil auch vorhatten, ins Auto zu steigen. Die dabei aufgefundenen THC-Konzentrationen zeigten, daß lediglich 5 von 129 (= 3.9%) THC-Konzentrationen über 6 Nanogramm/ml hatten, die wiederum einer Alkoholkonzentration von 0,5 Promille Blutalkoholkonzentration oder mehr entsprechen würden. Bezogen auf die Konzentration ist deshalb davon auszugehen, daß nur eine sehr moderate Beeinträchtigung nach Cannabiskonsum den Regelfall in der Verkehrswirklichkeit darstellt. Etwa 3/4 der Fahrer hatten eine THC-Konzentration von weniger als 2 Nanogramm/ml THC im Blut und können deshalb nicht als besonderes Risiko für den Straßenverkehr bezeichnet werden, da die Unfallhäufigkeit bei solchen THC-Konzentrationen niedriger liegt als bei drogenfreien Fahrern.

Das Ergebnis aus den Metaanalysen zu Alkohol und Cannabis von Prof. Dr. Hans-Peter Krüger unter Mitarbeit von PD Dr. Mark Vollrath zur Fahreignung bei Cannabiskonsum erlaubt den folgenden Vergleich: 0,5 Promille Blutalkoholkonzentration entsprechen einer potentiellen Gefährdung im Straßenverkehr wie 6 Nanogramm/ml THC im Blut, 0,8 Promille Blutalkoholkonzentration entsprechen etwa 13 Nanogramm/ml THC im Blut.

Quelle: Hans-Peter Krüger: Gutachten zu dem Fragenkatalog des Bundesverfassungsgerichtes [1 BvR 2062/96, 1 BvR 1143/98]
<http://www.psychologie.uni-wuerzburg.de/methoden/methff.html>

Wissenschaft:

Drogenfreie Autofahrer verursachen mehr Unfälle mit Todesfolge als Fahrer mit fünf Nanogramm/ml THC oder weniger in ihrem Blut

In einer australischen Studie wurden Unfallursachen bei 3.398 tödlich verunglückten Fahrern untersucht. Während Fahrer mit niedrigen THC-Konzentrationen im Blut eine geringere Wahrscheinlichkeit hatten, einen Unfall zu verursachen als drogenfreie Fahrer, waren höhere THC-Konzentrationen mit einer deutlich höheren Verschuldensrate verbunden.

Für alle Fahrer, die nur THC im Blut hatten, betrug das geschätzte relative Risiko (Odds Ratio, OR) für die Verursachung eines Unfalls im Vergleich zu drogenfreien Fahrern 2,7 (das heißt 2,7 mal so hoch). Für Fahrer mit mehr als 5 Nanogramm/ml THC im Blut stieg die OR auf 6,6. Allerdings war die Verschuldensrate für Fahrer mit 5 Nanogramm/ml THC oder weniger in ihrem Blut geringer als bei drogenfreien Fahrern. Drogenfrei bedeutet, daß keine legalen (Alkohol, Medikamente) oder illegalen Drogen gefunden worden waren.

Die Verschuldensrate für Fahrer mit einer Blutalkoholkonzentration über 0,5 Promille war mehr als dreimal so hoch wie bei der Gruppe mit nur THC im Blut. Die OR für Fahrer mit THC und Alkohol im Blut im Vergleich mit den Fahrern mit alleinigem THC betrug 2,9, was auf einen additiven Effekt von THC und Alkohol auf die Beeinträchtigung der Fahrleistung hinweist.

Fahrer über 60 Jahre und jünger als 25 wiesen eine höhere Verschuldensrate auf als Fahrer im Alter von 30 bis 59 Jahren, die ersten vermutlich wegen einer nachlassenden psychomotorischen Leistungsfähigkeit, die zweiten vermutlich wegen Unerfahrenheit und höherer Risikobereitschaft. Die OR von Fahrern im Alter zwischen 18 und 25 Jahren verglichen mit Fahrern im Alter zwischen 30 und 39 Jahren betrug 1,7, die OR von Fahrern über 60 verglichen mit den Fahrern im Alter zwischen 30 und 39 betrug 2,2.

Quellen: Drummer O, et al. The involvement of drugs in drivers of motor vehicles killed in Australian road traffic crashes. *Accid Anal Prev* 2004;36(2):239-48; persönliche Mitteilung von Olaf Drummer http://www.acmed.org/german/bulletin/ww_de_db_cannabis_artikel.php?id=170#3

Nach naturwissenschaftlichen Erkenntnissen (Drummer, Berghaus, Grotenhermen etc.) liegt das relative Unfallrisiko bei THC-Blutplasmawerten von unter 5 Nanogramm/ml bei Faktor 0,7. Also deutlich unter dem eines substanzfreien Fahrers. Der überwiegende Teil der Blutanalysen mit einem THC-Nachweis liegt laut Auskunft der Rechtsmedizin Köln (Prof. Berghaus) sogar unter fünf Nanogramm. Damit wird klar, daß von dem überwiegenden Teil der "verkehrsauffälligen" Kiffern keine nachweisbare Gefahr ausgeht, sie aber durch das Straßenverkehrsgesetz bestraft werden.

Quelle: Verein für Drogenpolitik: Pressemitteilung 22 vom 21 Juli 2004: "Wir können alles, außer Hochdeutsch" – Also auch die Verfassung mißachten? <http://www.drogenpolitik.org/politik/pm/pm22.html>

Die Risiken bei Alkohol überwiegen bei weitem die Risiken bei Benzodiazepine und bei Cannabis im Straßenverkehr. Gemäß der Studie von Longo et al. [Longo MC et al: *The role of alcohol, cannabinoids, benzodiazepines and stimulants in road crashes*, in: *ROM of 15th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, Stockholm 2000] ist sowohl nach der Häufigkeit des Auftretens im Straßenverkehr als auch aufgrund der in Verursacheranalysen ermittelten Gefährdung Alkohol als weitaus gefährlichste Substanz zu charakterisieren. Von den Benzodiazepinen und Cannabis geht im Vergleich zu Alkohol eine deutlich geringere Gefahr aus. Während alle Verursacheranalysen für Alkohol einen sehr deutlichen Anstieg der Gefährdung ausweisen, schwanken für Benzodiazepine und Cannabis die Gefährdungen um den OR-Wert 1 für Nüchterne, ohne daß eine Signifikanz der Differenz zu Nüchternen erreicht wird – eine Tendenz einer geringeren Gefährdung bei niedrigen THC-Werten

ist jedoch erkennbar. Erst bei höheren Dosen von Benzodiazepinen bzw. höheren THC-Konzentrationen werden Benzodiazepine und Cannabis gefährlich. Die Zahlen zeigen deutlich die Abstufungen der Gefährdung bei den einzelnen Substanzen sowie die niedrigere Rate von Unfällen, die durch Cannabiskonsum verursacht wurden im Vergleich zur Rate der Unfallverursacher, die drogenfrei waren (OR = 1).

"Culpability of injured drivers" Odds-ratios im Vergleich zur drogenfreien Gruppe

Alkohol		Benzodiazepine		Cannabis	
Blutalkoholkonz. in ‰	OR	Blutspiegel	OR	ng/ml THC im Blut	OR
< 0,5	1,9	subtherapeutisch	1,3	<= 1,0	0,4
0,5 - 0,79	6,2	therapeutisch	3,3	1,1 - 2,0	0,5
0,8 - 1,49	9,8	übertherapeutisch	3,6	>=2,1	1,8
>= 1,50	23,0				

Quelle: Zusammengestellt nach LONGO et al. (2000)

Quelle: Gutachtliche Äußerung zu den Fragen des Fragenkatalogs des Bundesverfassungsgerichtes [1 BvR 2062, 1 BvR 1143/98]:

http://www.medizin.uni-koeln.de/institute/rechtsmedizin/ga_bvg.html

Fahrtauglichkeit nach Cannabiskonsum

In der kürzlich in München vorgestellten Studie *"Cannabisbezogene Störungen: Umfang, Behandlungsbedarf und Behandlungsangebot"* kommen die Autoren Roland Simon und Dilek Sonntag bezüglich der Fahrtauglichkeit nach Cannabiskonsum auf den Seiten 23 und 24 zu folgender Einschätzung:

"Cannabis beeinträchtigt verschiedene Leistungsbereiche, die für die Führung von Maschinen wie Kraftfahrzeugen notwendig sind. Konzentration, Kurzzeitgedächtnis, Reaktionsgeschwindigkeit und Urteilsvermögen sind während der Intoxikation deutlich eingeschränkt. Bei einem Cannabisspiegel von 7-15ng/ml [Nanogramm pro Milliliter], was einem Joint mit 10-15 mg THC entspricht, finden sich kritische Effekte auf die Fahrleistung etwa eine Stunde nach dem Konsum. Gemessen wurden hierbei Einzelleistungstests. Diese akuten Effekte sind spätestens nach 24 Stunden abgeklungen. Der Konsum von Cannabis begründet also vor allem dann einen Entzug des Führerscheins, wenn er zeitnah vor dem Führen eines Fahrzeugs liegt. Ein genereller Entzug des Führerscheins bei Feststellung von Cannabiskonsum auch unabhängig vom Führen eines Kraftfahrzeuges wird jedoch nach neuester Rechtsprechung nicht mehr als angemessen angesehen."

Siehe: BVerfG Urteil vom 20. Juni 2002 1 BvR 2062/96

http://www.bverfg.de/entscheidungen/rk20020620_1bvr206296

Siehe: BVerfG Urteil vom 8. Juli 2002 1 BvR 2428/95

http://www.bverfg.de/entscheidungen/rk20020708_1bvr242895

"Das Ausmaß und die Dauer der Auswirkungen des Cannabiskonsums auf die Fahrtüchtigkeit sind in der Realität nicht ganz klar. Effekte auf die Flugtauglichkeit von Piloten wurden bis zu 24 Stunden nach Konsum nachgewiesen, wobei eine Übersichtsarbeit relevante negative Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit schon nach einem Joint feststellte. Eine Einschätzung des Effekts im Einzelfall ist jedoch schwierig, da Substanz, Einnahmeart und individuelle Reaktion deutlich variieren können. Es

gibt zudem die Feststellung, daß Cannabiskonsumenten ihren 'high'-Zustand oft überschätzen und in der Realsituation einen Teil der Einschränkungen ihrer Fahrtüchtigkeit durch langsames Fahren und Vorsicht kompensieren. Anders als bei Personen unter Alkoholeinfluß wird der Fahrstil nicht aggressiver, sondern defensiver. Eine Arbeit von Vollrath et al. (2001) kommt sogar zu dem Schluß, daß der 'akute Konsum von Cannabis allein' das 'Fahrverhalten nicht (verändert)' habe. Allerdings wurde der Befund mittels Testverfahren am Fahrsimulator erhoben, wobei den Probanden die Test-situation deutlich war.

Statistische Daten über Unfälle und Unfallverursacher zeigen, daß die negativen Folgen, die von durch Cannabis intoxikierte Autofahrer verursacht werden, vergleichsweise niedriger ausfallen als die durch andere psychotrope Substanzen einschließlich Alkohol verursachten Folgen. In einer 'Roadside survey' im normalen Straßenverkehr, in der eine repräsentative Stichprobe von Autofahrern auf verschiedene Substanzen hin getestet wurden, war bei 0,57% der überprüften Fahrer Cannabis, in 5,48% der Fälle Alkohol nachweisbar. Die Vergleichswerte für Opiate lagen bei 0.15–0.62%. Nur eine von 2.017 Proben wies Cannabis tatsächlich in Mengen (>40 ng/ml) auf, die mit einer akuten Leistungseinschränkung in Zusammenhang gebracht wurde. Der typische Effekt von Cannabis wird mit der von 0,5-1% Blutalkoholgehalt verglichen. Die Risiken steigen deutlich, wenn Cannabiskonsum mit Alkoholkonsum kombiniert wird."

Quelle: Roland Simon und Dilek Sonntag: *Cannabisbezogene Störungen: Umfang, Behandlungsbedarf und Behandlungsangebot*, München 2004

<http://www.bmgs.bund.de/downloads/CanabisbezogeneStoerungen.pdf>

Siehe auch: Stephan Quensel: *Drogen im Straßenverkehr: Eine Anhörung oder: Empirische Argumente in der Kriminalpolitik*, in: Monatschrift für Kriminologie 1997

<http://www.bisdro.uni-bremen.de/quensel/Bundestag.htm>

Siehe auch: *Gutachten zu dem Fragenkatalog 1 BvR 2062/96 und 1 BvR 1143/98 – Fahreignung bei Cannabiskonsum* von Prof. Dr. Hans-Peter Krüger unter Mitarbeit von PD Dr. Mark Vollrath, Interdisziplinäres Zentrum für Verkehrswissenschaften an der Universität Würzburg, Würzburg 2001

<http://www.psychologie.uni-wuerzburg.de/methoden/aktuelles/GutachtenFahreignung.pdf>

Grundlegendes zu Cannabiskonsum und Gutachtensanordnung

Die Verkehrsbehörde darf aus der Nichtvorlage des (medizinischen oder medizinisch-psychologischen) Gutachtens nur unter der Voraussetzung auf die fehlende Kraftfahreignung schließen, daß die Anordnung der Untersuchung rechtmäßig, insbesondere anlaßbezogen und verhältnismäßig ist. Hiernach muß sich die Anforderung eines Gutachtens auf solche Mängel beziehen, die bei vernünftiger, lebensnaher Einschätzung die ernsthafte Besorgnis begründen, daß der Betroffene sich als Führer eines Kraftfahrzeugs nicht verkehrsgerecht umsichtig verhalten werde.

Die Aufforderung zur Beibringung eines Gutachtens muß im Wesentlichen aus sich heraus verständlich sein.

Ein einmaliger oder gelegentlicher Cannabiskonsum ohne konkrete Verknüpfung mit der Teilnahme am Straßenverkehr rechtfertigt ohne das Hinzutreten weiterer bedeutsamer Umstände regelmäßig keinen Verdacht auf Dauerkonsum und damit weder eine Aufforderung, sich einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zu unterziehen, noch eine solche, sich fachärztlich auf Dauerkonsum begutachten zu lassen.

Quelle: <http://www.jurathek.de/showdocument.php3?ID=430>

Oberlandesgericht Zweibrücken: Autofahrer unter Drogeneinfluß kann als fahrtauglich gelten

Zweibrücken/Bad Windsheim (02. Mai 2003, dpa/gms) – Autofahrer, die unter Drogeneinfluß am Steuer erwischt werden, müssen nicht unbedingt fahruntauglich sein. Das gilt auch für so genannte harte Drogen. Auf ein entsprechendes Urteil des Pfälzischen Oberlandesgerichts Zweibrücken (Az.: 1 Ss 117/02) weist der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) in Bad Windsheim in Bayern hin.

Die Richter hoben ein Amtsgerichtsurteil auf, nach dem ein Drogenkonsument zum Entzug des Führerscheins und zu einer Geldstrafe verurteilt worden war. Der Mann hatte vor der Fahrt Heroin, Kokain und Haschisch zu sich genommen und war der Polizei wegen Stimmungsschwankungen aufgefallen. Das Gericht in Zweibrücken urteilte jedoch, daraus sei noch keine Fahruntüchtigkeit abzuleiten. Vielmehr müßten Ausfallserscheinungen deutlich werden. Dies sei bei dem Angeklagten nicht der Fall gewesen. In dem Urteil heißt es hierzu:

"(Relative) Fahruntauglichkeit liegt nach dem Konsum von Betäubungsmitteln erst vor, wenn Umstände erkennbar sind, die über die allgemeine Drogenwirkung hinaus den sicheren Schluß zulassen, daß der Konsument in der konkreten Verkehrssituation fahrunsicher gewesen ist. Die verkehrsspezifischen Untauglichkeitsindizien müssen also nicht lediglich allgemeine Drogenenthemmung erkennen lassen, sondern sich unmittelbar auf die Beeinträchtigung der Fahreignung beziehen."

Quelle: OLG Zweibrücken, Urteil vom 14. Februar 2003: Nachweis einer relativen Fahruntauglichkeit nach Drogenkonsum [Az.: 1 Ss 117/02; § 316 Abs. 1, Abs. 2, §§ 24 a Abs. 2, Abs. 3, 25 Abs. 1 Satz 2 StVG]

<http://www.jurathek.de/showdocument.php3?ID=5373>

Verwaltungsgericht Berlin: § 14 Fahrerlaubnisverordnung erscheint verfassungswidrig

Der § 14 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) wurde vom Verwaltungsgericht Berlin in einem Urteil im März 2000 als nicht verfassungsgemäß kritisiert. Zitat:

- "1. Die Begutachtung der Kraftfahreignung bei Eignungszweifeln auf Grund von Cannabiskonsum (§14 I 1 Nr.2 FeV) muß durch einen Arzt mit verkehrsmedizinischer Qualifikation erfolgen. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit genügt dabei in der Regel zunächst die Anordnung eines Drogenscreenings.*
- 2. Es bestehen Zweifel an der verfassungsrechtlichen Haltbarkeit des § 14 I 1 Nr.2 FeV, soweit der Fahrerlaubnisbehörde darin aufgegeben wird, ein ärztliches Eignungsgutachten auch in Fällen einmaligen Cannabiskonsums ohne Bezug zum Straßenverkehr anzuordnen."*

Und weiter im Text:

"§ 14 I 1 Nr.2 FeV erscheint bei summarischer Prüfung verfassungswidrig, weil es jedes Maß vernünftiger, sachnaher Präzisierung typischer straßenverkehrsbezogener Gefährdungskonstellationen im Zusammenhang mit Cannabiskonsum vermissen läßt" (so auch Kreuzer, NZV 1999, 353 8357)).

Siehe auch: Drogen bzw. Cannabiskonsum und Kraftverkehr (Theo Pütz):

<http://www.cannabislegal.de/medien/artikel/akz/puetz.htm>

Oberlandesgericht Frankfurt: Drogenwirkstoffe im Blut sind kein Beweis für Fahruntüchtigkeit

Gemäß Beschluß des Oberlandesgerichts Frankfurt vom 22. Oktober 2001 bedarf es für die Annahme von Fahruntüchtigkeit es neben dem Nachweis von Drogenwirkstoffen im Blut der Feststellung weiterer aussagekräftiger Beweisanzeichen. Solche können in erster Linie sich aus dem beobachteten Fahrverhalten des Täters, insbesondere Fahrfehlern ergeben, jedoch auch aus Auffälligkeiten in der Anhaltesituation. Letztere müssen aber konkrete Hinweise auf eine schwerwiegende, durch die Rauschmitteleinnahme verursachte Beeinträchtigung der Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit geben, wobei die Gesamtleistungsfähigkeit tangiert und nicht lediglich eine Störung fahrrelevanter Einzelleistungen vorliegen muß. Eine durch Pupillenveränderung verursachte Sehbehinderung als solche ist danach nicht ausreichend, hingegen können eine starke Benommenheit, lallende verwaschene Sprache und unsicherer Gang Fahruntüchtigkeit indizieren, wenn sie auf den erheblichen Rauschmittelkonsum zurückzuführen sind.

Quelle: OLG Frankfurt Beschluß vom 22. Oktober 2001, Az: 3 Ss 287/01 StGB § 316, StVG § 24a Abs 2 S 1; NStZ-RR 2002, 17-19; Blutalkohol 39, 388-391
<http://www.jurathek.de/showdocument.php3?ID=6427>

Bundesgerichtshof: Drogennachweis alleine kein Nachweis für "absolute Fahruntüchtigkeit"

Am 3. November 1998 stellte der Bundesgerichtshof in einem Beschluß fest, daß ein Drogennachweis alleine kein Nachweis für eine "absolute Fahruntüchtigkeit" sei (Az.: 4 StR 395/98; BGHSt 44, 219, NJW 1999, 226, NZV 1999, 48). Im Beschluß heißt es:

"Der Nachweis von Drogenwirkstoffen im Blut eines Fahrzeugführers rechtfertigt für sich allein noch nicht die Annahme der Fahruntüchtigkeit. Hierfür bedarf es vielmehr regelmäßig der Feststellung weiterer aussagekräftiger Beweisanzeichen; die Beeinträchtigung der Sehfähigkeit aufgrund einer drogenbedingten Pupillenstarre genügt hierfür nicht ohne weiteres."

Und weiter unter Abschnitt:

"b) Die bisher getroffenen Feststellungen tragen die Verurteilung des Angeklagten nach § 316 StGB nicht. Das Landgericht stützt die Feststellung, der Angeklagte sei "sozusagen absolut fahruntüchtig" gewesen, nämlich entscheidend auf die generell-abstrakte Eignung der von dem Angeklagten konsumierten berauschenden Mittel (Heroin und Kokain), verkehrsrelevante Bewußtseinsstörungen hervorzurufen. Damit läßt sich jedoch der Nachweis der Fahruntüchtigkeit im Sinne des § 316 StGB nicht führen. Anders als beim Alkoholkonsum eines Kraftfahrers ist eine ("absolute") Fahruntüchtigkeit nach Genuß von Drogen allein aufgrund eines positiven Wirkstoffspiegels im Blut nach dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft (noch) nicht zu begründen:

[...]

cc) Daß eine "sozusagen absolute Fahruntüchtigkeit" nach Drogenkonsum nicht zu begründen ist, wird durch die am 1. August 1998 in Kraft getretene Neufassung von § 24a Abs. 2 StVG durch Gesetz vom 28. April 1998 (BGBl I S. 810) bestätigt. Der Gesetzgeber hat damit nunmehr das Führen von Kraftfahrzeugen "unter der Wirkung" bestimmter, in einer Anlage besonders aufgeführter Rauschdrogen (u.a., soweit hier von Bedeutung, Heroin und Kokain) als Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld (und Fahrverbot) bewehrt (zu dem Gesetz, Bönke NZV 1998, 393; Bode ZAP 1998, 477; Hentschel NJW 1998, 2385). Nach der Begründung des Regierungsentwurfs zu dem

Änderungsgesetz sollte damit zur Bekämpfung der durch Drogen für die Verkehrssicherheit entstehenden Gefahren die Ahnungslücke beseitigt werden, die sich nach der bisherigen Gesetzeslage daraus ergab, daß "eine Verurteilung [nach den strafrechtlichen Bestimmungen in den §§ 315c, 316 StGB] nur möglich (ist), wenn die Fahruntüchtigkeit festgestellt und nachgewiesen werden kann, (weil es) Grenzwerte für die Annahme absoluter Fahruntüchtigkeit bei Drogen bisher nicht (gibt)" (BTDRs 13/3764 S. 4). An dieser Einschätzung hat sich auch im weiteren Gesetzgebungsverfahren, in dessen Verlauf eine öffentliche Anhörung unter Beteiligung mehrerer medizinischer und toxikologischer Sachverständiger durchgeführt wurde, nichts geändert (vgl. Beschlußempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr BTDRs 13/8979 S. 5 f.). Nach der in Abweichung vom Regierungsentwurf Gesetz gewordenen Fassung von § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG liegt das pönalisierte Führen eines Kraftfahrzeugs "unter der Wirkung" der betreffenden Rauschdroge vor, "wenn eine in dieser Anlage genannte Substanz im Blut nachgewiesen wird".

Der Gesetzgeber hat mit dieser gesetzlichen Regelung für Fahrten nach Drogenkonsum einen – abgestuften, weiteren – abstrakten Gefährdungstatbestand als Vorfeld- oder Auffangtatbestand gegenüber der an engere Voraussetzungen geknüpften Strafvorschrift des § 316 StGB geschaffen. Daraus ergibt sich im Umkehrschluß, daß für eine Verurteilung wegen einer Straftat nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a und nach § 316 StGB der Nachweis der Fahruntüchtigkeit nicht allein schon aufgrund des positiven Blutwirkstoffbefundes erbracht ist. Denn die damit hinsichtlich der in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG n.F. bestimmten Rauschmittel für den Ordnungswidrigkeitentatbestand eingeführte "Nullwert-Grenze" kann nicht zugleich den Grad der abstrakten Gefahr beschreiben, der die Grenze strafbaren Verhaltens darstellt. Die Einführung eines strafbewehrten "absoluten Drogenverbots", das die Teilnahme am Kraftfahrzeugverkehr nach Rauschgiftgenuß unabhängig von der individuellen Wirkung der Droge unter Strafe stellt, ist dem Gesetzgeber vorbehalten.

dd) Trotz der erheblichen Gefahren, die von der Teilnahme unter Rauschgifteinfluß stehender Kraftfahrer am Straßenverkehr ausgehen können, kann deshalb der für die Erfüllung des geltenden § 316 StGB vorausgesetzte Nachweis der ("relativen"; zum Begriff vgl. BGHSt 31, 42, 44) Fahruntüchtigkeit bei der gegenwärtigen Gesetzeslage grundsätzlich nur aufgrund des konkreten rauschmittelbedingten Leistungsbildes des Betreffenden im Einzelfall geführt werden; dazu bedarf es außer dem positiven Blut-Wirkstoffbefund regelmäßig weiterer aussagekräftiger Beweisanzeichen."

Quelle: BGH, Beschluß vom 03. November 1998 – Az.: 4 StR 395/98; BGHSt 44, 219, NJW 1999, 226, NZV 1999, 48

<http://www.jurathek.de/showdocument.php3?ID=4792>

Cannabiskonsum, Fahrerlaubnisrecht und Verfassung: Fazit von Prof. Dr. jur. Lorenz Böllinger, Universität Bremen

Faktisch ist durch die Fahrerlaubnisverordnung (FeV), die Behördenpraxis und die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs hinsichtlich Cannabis und anderer illegaler Drogen gegen den Sinn und Zweck des Gesetzes und gegen die Verfassung nicht nur ein "Nullwert" eingeführt worden. Es wird auch selbst für den Fall der längerfristigen Abstinenz eine kategorische, generalisierende und nur schwer widerlegliche Vermutung installiert, der einmal konsumiert habende oder abhängig gewesene werde wieder rückfällig. Solche generalisierenden Vermutungen sind vom Bundesverfassungsgericht jedenfalls für den Gebrauch von Cannabis zurückgewiesen worden. Derartige Verdachtssanktionen sind grundrechtsverletzend (Verfassungswidrig).

Der FeV, der herrschenden Verwaltungspraxis und dem Kannheiser-Gutachten liegt ein nicht mehr vertretbares, dem allgemeinen Konsens in der Drogenforschung widersprechendes Drogen- und Drogenwirkungsverständnis zugrunde: viele Faktoren in Zusammenwirkung und Interaktion begründen

erst die Drogenwirkung: Dosis, Applikationsform, körperliche Konstitution, psychische Disposition, soziale Situation, persönliche Bindungen, im weitesten Sinne die drei Faktoren: *drug – set – setting*. Hinsichtlich der den Drogenkonsumenten zuweilen umstandslos zugeschriebenen Unzuverlässigkeitsvermutung wird vor allem die den Schwarzmarkt und die dissozialisierenden Folgen der Kriminalisierung erst erzeugende Tatsache der Prohibition ignoriert. Unzutreffend ist auch die allenthalben anzutreffende Annahme, der Konsum illegaler Drogen sei eo ipso gleichbedeutend mit Mißbrauch. Auch bei illegalen Drogen gibt es einen ungefährlichen, "bestimmungsgemäß" rein genuß- und entspannungsorientierten, sowie einen selbst-therapeutischen Gebrauch. Umgekehrt gibt es bei Medikamenten häufig Mißbrauch oder unangemessene Dauerverschreibung. Verwaltungsinterne "Begutachtungsleitlinien" dürfen nicht derart generalisierend und unter Ausblendung anderer Erkenntnisquellen angewandt werden, und zwar weder von den Behörden noch von der Justiz. Unterschiedliche Fahrkompetenz, Behinderungen (z.B. Körperbehinderung, Nachtsichteinschränkung etc.), Persönlichkeitsmerkmale, Alter, Erfahrung, soziale, situative und lebensgeschichtliche Faktoren sind je für sich genommen allenfalls Anlässe für restringierende Einschränkungen der Fahrerlaubnis und Auflagen. Sie können sich summieren oder auch wechselseitig kompensieren. Medikamente, Drogen etc. sind nur Einzelfaktoren im größeren Kontext.

Die FeV ist verfassungswidrig und muß nach Maßgabe verfassungskonformer Kriterien dringend novelliert werden. Es muß dafür gesorgt werden, daß auch die Verwaltungspraxis und die Rechtsprechung sich nach den verfassungsrechtlichen Maßgaben richten.

Quelle: Stellungnahme zur Anhörung von Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag, Berlin 30.11.2001
<http://www.cannabislegal.de/recht/fs-boellinger.htm>

Cannabiskonsum und Straßenverkehr: Kommentar von Rechtsanwalt Michael Hettenbach

Im Kern geht es aber letztlich um das Unvermögen des Gesetzgebers, sachgerechte und verfassungskonforme Regelungen zu finden. Schon 1993 (!) hatte das Bundesverfassungsgericht Maßstäbe für eine verfassungskonforme Auslegung der damals gültigen StVZO gesetzt. In dem selben Urteil wies das Gericht indirekt darauf hin, es spreche manches dafür, bereits die Anordnung einer medizinisch-psychologischen (damit auch einer medizinischen Untersuchung) als selbständig anfechtbaren Verwaltungsakt anzusehen. 1994 erging vom Bundesverfassungsgericht im strafrechtlichen Bereich eine deutliche Aufforderung an den Gesetzgeber, unter Einschluß der Erfahrungen aus dem Ausland die strafrechtliche Sanktionierung insbesondere der Cannabisdelikte zu überdenken und darauf zu achten, daß die Einstellung von Verfahren bundesweit gleich behandelt wird.

1997 wies das Bundesverfassungsgericht erneut auf die verfassungsrechtlichen Bedenken hin, Cannabiskonsum und den Verlust der Fahreignung gleichzusetzen. Am 1. Januar 1999 trat die Fahrerlaubnisverordnung in Kraft, die sich bedenkenlos über alle verfassungsrechtlichen Bedenken hinwegsetzte. Verabschiedet wurde sie noch von der Regierung Kohl, zu einer sinnvollen Reparaturverordnung konnte sich Rot/Grün bis heute nicht durchringen.

Die Zahl der Betroffenen, die seit Januar 1999 rechtswidrig führerscheinrechtlichen Maßnahmen unterworfen wurden, dürfte im sechsstelligen Bereich liegen. Es ist unerträglich, daß Politiker aus Angst vor unpopulären Gesetzen auf Entscheidungen aus Karlsruhe warten. Acht Jahre vergingen im vom Bundesverfassungsgericht entschiedenen Fall zwischen dem Bescheid der Stadt Freiburg und der Entscheidung aus Karlsruhe. Sollte es nicht alsbald zu einer Gesetzesänderung kommen, dürfte mit weiteren Machtworten aus Karlsruhe zu rechnen sein.

Quelle: <http://www.jurathek.de/showdocument.php3?ID=4680>

Flash-Back-Theorie aus Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“ gestrichen

Die sogenannte *Roques-Studie* für das französische Gesundheitsministerium konnte beispielsweise feststellen, daß selbst ein starker sowie langfristiger Cannabiskonsum geringere gesundheitliche Schäden als der intensive Konsum von Alkohol und Nikotin zur Folge hat. Befremdlich und wissenschaftlich unhaltbar wird es dann, wenn gar der Mythos der sogenannten "Flash-Back-Theorie" beim Cannabiskonsum immer mal wieder fröhliche Urständ feiert. Aufgrund dieser angeblichen "Nachräusche" sei der Übergang in eine "manifeste Psychose des schizophränen Formenkreises möglich" (Püschel/Iwersen-Bergmann 2000, S.45). Nachräusche ohne Konsum sind beim Gebrauch ausschließlich von Cannabisprodukten niemals beobachtet und von Konsumenten selbst auch nicht beschrieben worden: Die wirksame Substanz des THC ist nur bis 36 Stunden nachweisbar, die unwirksamen Substanzen (z.B. das THC-Abbauprodukt COOH) allerdings bis zu 3-4 Wochen (Speicherung im Fettgewebe). Von einem "protrahierten Intoxikationszustand" kann insofern keine Rede sein: Selbst in der dritten Auflage des Gutachtens "Krankheit und Kraftverkehr" wurde die "Flash-Back-Annahme" inzwischen gestrichen. Wiewohl die Führerscheinproblematik für Cannabiskonsumanten damit nicht aus der Welt ist: Cannabisgebrauchern kann, obwohl sie nicht am Straßenverkehr teilgenommen haben, der Führerschein auf dem Verwaltungswege entzogen werden, da Cannabiskonsumanten im Gegensatz zum Alkoholverwender "charakterschwach" seien und insofern nicht zwischen der Teilnahme am Straßenverkehr und Cannabiskonsum trennen könnten. Schon bei bloßer Kenntnis von einmaligem Haschischbesitz ohne Zusammenhang mit dem Straßenverkehr kann eine medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) zum Nachweis der Kraftfahreignung angeordnet werden, selbstverständlich auf Kosten des "Delinquenten". Hier wird das allgemeine Persönlichkeitsrecht nach Art. 2 Abs. 1 des Grundgesetzes eingeschränkt. Schließlich wird auch kein Kraftfahrer aufgefordert, ein ärztliches Gutachten vorzulegen, wenn er außerhalb des Straßenverkehrs unter Alkoholeinfluß auffällig wird. Tatsächlich wird eine derartige Anordnung nicht einmal bei Kraftfahrern veranlaßt, die mehrere Flaschen Schnaps sowie mehrere Kästen Bier erwerben und mittels ihres PKW's vom Getränkemarkt in ihre Wohnung schaffen. Inzwischen hat das Bundesverfassungsgericht am 20. Juni 2002 festgestellt, daß die Anordnung eines Drogentests durch eine Führerscheinstelle allein aufgrund des Besitzes einer geringen Menge Cannabis ohne Zusammenhang zum Straßenverkehr unrechtmäßig ist.

Quelle: *INDRO-Stellungnahme zur aktuellen Cannabisdiskussion– „Die Seuche Cannabis“: Fakten zur Mythenrekonstruktion* [von Dr. Wolfgang Schneider]:

<http://www.indro-online.de/cannabisseuche.htm>

Resümee

Rechtspraxis und Rechtsgrundlage in Bezug auf Cannabiskonsum und Fahrerlaubnis klaffen weit auseinander. Dies erkannte auch Ulrich Greim-Kuczewski, stellvertretender Vorsitzender des Kraftfahrt-Fachausschusses des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV), und erklärte auf der Pressekonferenz **don't drug and drive** am 14. Juni in Magdeburg, daß bezüglich polizeilicher Kontrollen und der derzeitigen Rechtspraxis Gefahr von juristischer Seite drohe. Die Debatte um die Einführung von Grenzwerten wie beim Alkoholkonsum sei jedoch aus der Sicht der derzeitigen Rechtspraxis absolut kontraproduktiv. Sie sei ausgelöst worden durch einige Fälle, bei denen noch lange nach der Einnahme von Drogen diese nachgewiesen wurden, ohne das noch mit Beeinträchtigungen in der körperlichen Leistungsfähigkeit gerechnet werden mußte. Grund hierfür seien die sehr langen und je nach Droge auch unterschiedlich verlaufenden Abbauprozesse im Körper. Alkohol und Drogen seien jedoch nicht vergleichbar, Grenzwerte könnten nicht so leicht definiert werden. Sie würden aber dafür sorgen, daß die Verfolgung erheblich erschwert würde.

Er appellierte deshalb an den Gesetzgeber, alles so zu lassen wie es ist, bzw. so zu präzisieren, daß auch Richterrecht hier nicht zu einer Aufweichung führe. Er lasse sich hier auch nicht auf die von

interessierter Seite geschürte Debatte über legale und illegale Drogen ein. Der Konsum von Drogen sei nach wie vor gesellschaftlich nicht toleriert. Wer Drogen zu sich nehme, dürfe kein Kraftfahrzeug führen; das Risiko durch den langen Abbauprozess und die lange Nachweisbarkeit trage jeder selbst. Er sehe keine Veranlassung, warum dieser Sinnzusammenhang umgedreht werden sollte.

Quelle: Statement Ulrich Greim-Kuczewski, stv. Vorsitzender des Kraftfahrt-Fachausschusses des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV), auf der Pressekonferenz "don't drug and drive" am 14. Juni in Magdeburg:

<http://www.dont-drug-and-drive.de/66.0.html>

Die Abweichung der Rechtspraxis vom geltenden Recht scheint Ulrich Greim-Kuczewski ebenso wenig zu stören wie den neuen baden-württembergischen Innenminister Heribert Rech (CDU), will dieser doch noch härter gegen Drogenmißbrauch im Straßenverkehr vorgehen und scheut dabei auch nicht vor dem Führerscheinentzug zurück. Cannabis-Konsumenten solle künftig prinzipiell der Führerschein entzogen werden, sagte Rech dem "Spiegel". Ihm gehe es dabei "nicht um eine zusätzliche Kriminalisierung, sondern um die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer". Neue Untersuchungen [die Rech nicht näher bezeichnete] hätten ergeben, daß nach dem Konsum von Cannabis die Reaktionsfähigkeit erst nach sieben Tagen wieder voll hergestellt sei. Der Verein für Drogenpolitik e.V. in Mannheim forderte Innenminister Rech in einer Pressemitteilung dazu auf, seine angeblichen "Untersuchungen" bezüglich des Reaktionsvermögens – bis zu 7 Tagen nach dem Konsum eingeschränkt – offen zulegen. Sollte er dazu nicht in der Lage sein, empfahl der Verein dem Innenminister Rech, auf derartige Legendenbildung in Zukunft zu verzichten.

Bisher ist der Führerscheinentzug nur möglich, wenn der Autofahrer regelmäßig am Joint zieht oder andere Drogen wie Kokain oder Ecstasy im Blut hat. Gelegenheitskiffer dürfen dagegen die Fahrerlaubnis meist behalten, da in solchen Fällen Gerichte bisher entschieden: Gelegentlicher Genuß von Cannabis reicht nach geltendem Recht für einen Führerscheinentzug nicht aus. Der ist nur dann möglich, wenn der Autofahrer regelmäßig am Joint zieht oder eben andere Drogen wie Kokain oder Ecstasy im Blut hat. Das soll sich nun nach dem Willen von Rech ändern.

Zu den Aussagen von Innenminister Rech erklärte der Verein für Drogenpolitik weiter: *"Die Forderung des baden-württembergischen Innenministers Rech grenzt an einen offenen Verfassungsbruch. Sie offenbart die Taktik der Landesregierung, den straffreien Konsum von Cannabis über das Verkehrsrecht zu bestrafen. Das Bundesverfassungsgericht hat sich erst vor zwei Jahren, intensiv mit der Frage des Führerscheinentzuges auf Grund von Cannabiskonsum beschäftigt. Die Verfassungsrichter sahen die Grundrechte des Klägers massiv verletzt, da Cannabiskonsum außerhalb einer Verkehrsteilnahme keine Auswirkung auf die Verkehrssicherheit hat."*

Quelle: Verein für Drogenpolitik: Pressemitteilung 22 vom 21 Juli 2004: *"Wir können alles, außer Hochdeutsch"* – Also auch die Verfassung mißachten?

<http://www.drogenpolitik.org/politik/pm/pm22.html>

Die derzeitige Rechtspraxis läßt sich weder mit wissenschaftlichen Erkenntnissen noch mit der verfassungsmäßigen Ordnung in Einklang bringen. Gemäß Artikel 20 Absatz 3 Grundgesetz ist die Gesetzgebung jedoch an die verfassungsmäßige Ordnung gebunden, die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung an Gesetz und Recht. In Absatz 4 des Artikels 20 heißt es, daß gegen jeden, der es unternimmt, diese Ordnung zu beseitigen, alle Deutschen das Recht zum Widerstand haben, wenn andere Abhilfe nicht möglich ist. Für Abhilfe ist jedoch in erster Linie der Verfassungsschutz zuständig, der offenkundig in Sachen Rechtspraxis betreff Cannabiskonsum und Führerschein vor einem immer größer werdenden Aufgabenfeld steht. Es ist Aufgabe des Verfassungsschutzes der fortwährenden Erosion der Rechtsstaatlichkeit in diesem Bereich Einhalt zu gebieten und die entsprechenden Verstöße in den jährlich erscheinenden Verfassungsschutzberichten zu veröffentlichen. Auch wenn prinzipiell die Innenminister für die Aufgaben des Verfassungsschutzes zuständig sind, so ist es dennoch auch die Aufgabe des Verfassungsschutzes, sich um die Innenminister zu kümmern – nicht

nur um deren Sicherheit zu gewährleisten, sondern eben auch um die Sicherheit der verfassungsmäßigen Ordnung zu garantieren.

Berlin, den 28. Juli 2004
Redaktion Webteam Eve & Rave e.V. Berlin