

Fahren unter Cannabiseinfluss: Problemaufriss und Positionen aus Österreich

Julian Strizek^{1*}, Alexandra Puhm¹

¹ *Gesundheit Österreich GmbH, Wien, Österreich*

* *Korrespondenz, E-Mail: julian.strizek@goeg.at*

© 2025 Julian Strizek; Lizenznehmer Infinite Science Publishing

Dies ist ein Open-Access-Abstract, das unter den Bedingungen der Creative Commons Attribution License veröffentlicht wird, welche uneingeschränkte Nutzung, Verbreitung und Reproduktion in jedem Medium erlaubt, sofern das Originalwerk ordnungsgemäß zitiert wird. (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>)

Hintergrund und Fragestellung

Im Rahmen eines "Policy Briefs" wurde die aktuellen Regelungen in Österreich sowie zentrale wissenschaftliche Diskurse rund um das Thema "Cannabiskonsum im Straßenverkehr" zusammengefasst und Vor- und Nachteile verschiedener Regulierungsansätze verglichen. Das Österreichische Kuratorium für Verkehrssicherheit, das BMI sowie Vertreterinnen und Vertreter aus Suchtprävention und Verwaltung wurden zum Review des „Policy Briefs“ eingeladen.

Methoden

In Österreich wird Cannabiskonsum im Straßenverkehr derzeit in Form eines zeitintensiven und für Betroffene invasiven Beeinträchtigungsansatzes reguliert. Zeitgleich wird der Einsatz von Speichelvortests in Österreich ausgeweitet und bestehen Hinweise, dass die Anzahl an Fahrten unter Cannabiskonsum zunehmen. Zudem bestehen anekdotische Hinweise auf eine Ungleichbehandlung von Alkohol- und Cannabiskonsum, wenn der Nachweis von Cannabiskonsum – auch ohne dass dieser in Kombination mit dem Lenken eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr erfolgte – zu einer Überprüfung der allgemeinen Verkehrstauglichkeit führen kann.

Ergebnisse

Dem Einsatz von Grenzwerten wird von den beteiligten Stakeholderinnen und Stakeholdern überwiegend kritisch betrachtet und auf die unzureichende wissenschaftliche Fundierung eines verlässlichen und konsistenten Zusammenhangs zwischen im Blut oder Speichel nachweisbaren Grenzwerten und einer tatsächlichen Beeinträchtigung verwiesen. Der Vergleich von Dunkelzifferschätzungen und Polizeistatistiken weist darauf hin, dass ein geringer Anteil an Lenkerinnen und Lenkern unter Cannabiseinfluss tatsächlich detektiert wird. Gleichzeitig weisen Dunkelzifferschätzungen eine enorme Bandbreite auf und fehlen z. B. verlässliche Zahlen zum Testausmaß seitens der Exekutive, um eine steigende Anzahl von Delikten wegen Cannabis im Straßenverkehr zu kontextualisieren. Einem verstärkten Einsatz von Speicheltests stehen Bedenken in Hinblick auf eine zu häufige Falsch-Klassifikationen entgegen.

Diskussion und Schlussfolgerung

Die aktuelle Regulierung von Cannabis im Straßenverkehr sowie die Kontrolle dessen Einhaltung ist durch einen hohen Aufwand und verschiedene Herausforderungen gekennzeichnet. Ob und in welcher Form es zu einer Adaption dieser Regulierung kommt, ist derzeit nicht absehbar, da zentrale Stakeholderinnen und Stakeholder in Österreich unterschiedliche Schwerpunkte setzen, die zwischen einer Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Ausweitung der Testtätigkeit und der Sicherstellung eines möglichst treffsicheren Nachweises von Beeinträchtigungen oszillieren.

Offenlegung von Interessenskonflikten sowie Förderungen

Ich bzw. die Koautorinnen und Koautoren erklären, dass während der letzten 3 Jahre keine wirtschaftlichen Vorteile oder persönlichen Verbindungen bestanden, die die Arbeit zum eingereichten Abstract beeinflussen haben könnten. Erklärung zur Finanzierung: Das Projekt wurde vollständig durch das Österreichische Bundesministerium für Gesundheit finanziell gefördert.

