

21.11.25

Beschluss
des Bundesrates

**Entschließung des Bundesrates zum Verbot des Mischkonsums
von Cannabis und Alkohol im Straßenverkehr**

Der Bundesrat hat in seiner 1059. Sitzung am 21. November 2025 die aus der Anlage ersichtliche Entschließung gefasst.

Anlage

Entschließung des Bundesrates zum Verbot des Mischkonsums von Cannabis und Alkohol im Straßenverkehr

1. Der Bundesrat nimmt die Empfehlungen des Arbeitskreises I des 63. Deutschen Verkehrsgerichtstages zur Kenntnis und teilt die Auffassung, dass der Konsum von Cannabis Gefahren für die Verkehrssicherheit birgt und insbesondere den Vollzug vor zahlreiche Probleme stellt.
2. Der Bundesrat nimmt den ersten Zwischenbericht zur Evaluation des Konsumcannabisgesetzes (EKOCAN) zur Kenntnis. Während die Verkehrsunfallzahlen seit Jahren rückläufig sind, wird im Bericht (Seite 130) festgestellt, dass die Zahl der erfassten Unfälle durch Cannabis und andere berauschede Mittel (außer Alkohol) im Zeitraum 2014 bis 2023 um 6,4 Prozent gestiegen ist. Nach dem Inkrafttreten des Konsumcannabisgesetzes (KCanG), das heißt in den Monaten April bis Dezember des Jahres 2024, wurde ein weiterer deutlicher Anstieg (um 9,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum) verzeichnet.
3. Darauf aufbauend bittet der Bundesrat die Bundesregierung, die Auswirkungen des Mischkonsums von Cannabis mit anderen berauscheden Mitteln und Substanzen, insbesondere Alkohol, eingehender untersuchen zu lassen, um dadurch eine belastbare wissenschaftliche Basis zu schaffen. Die Ergebnisse sollen in eine zeitnahe Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes münden.
4. Der Mischkonsum von Cannabis und Alkohol soll unverzüglich in die Anlage 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung aufgenommen werden.

Begründung:

Mit der Teillegalisierung von Cannabis wurden im Straßenverkehrsrecht Regelungen entsprechend denen für Alkohol geschaffen. Die von der Bundesregierung zur Festlegung eines THC-Grenzwertes im Straßenverkehr eingesetzte interdisziplinäre Expertengruppe wies in ihren abschließenden Empfehlungen auf die Gefährlichkeit des Mischkonsums von Cannabis und Alkohol hin. Auch der Arbeitskreis I des 63. Deutschen Verkehrsgerichtstages griff in seinen Empfehlungen den Mischkonsum von Cannabis und Alkohol auf und forderte ganz konkret eine rechtliche Nulltoleranz.

Die Verkehrssicherheit ist ein hohes Gut. Insoweit hat sich die Bundesregierung zu Recht der „Vision Zero“ verschrieben, um sich in ihrer Arbeit von dem Ziel leiten zu lassen, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf null zu reduzieren. Diese Zielsetzung wird durch den Bundesrat ausdrücklich begrüßt. Daher gilt für die Evaluierung der Teillegalisierung von Cannabis, dass auch die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu evaluieren sind. Dies spiegelt sich jedoch nicht in der, wenngleich nicht abschließenden, Aufzählung des KCanG wider. Daher wird die Bundesregierung aufgefordert, die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ausdrücklich in die Aufzählung des § 43 Absatz 1 Satz 1 KCanG aufzunehmen.

Unstreitig scheint, dass die gleichzeitige Wirkung von Cannabis und Alkohol die Fahrtüchtigkeit stärker beeinflusst als jeder der Substanzen allein. Hinsichtlich des Mischkonsums und dessen verkehrssicherheitsrelevanten Auswirkung im Bereich unterhalb der normierten Grenzwerte sind die wissenschaftlichen Aussagen aber offenbar uneinheitlich bzw. nicht belastbar genug, als dass der Mischkonsum auch unterhalb der normierten Grenzwerte verboten wurde. Insoweit scheint es notwendig, dass hier durch den Bund eine belastbare wissenschaftliche Basis geschaffen wird. Die Erkenntnisse sollen zeitnah rechtlich umgesetzt werden.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang, den bereits jetzt durch § 24 Absatz 2a des Straßenverkehrsgesetzes sanktionierten Mischkonsum in die Anlage 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung aufzunehmen. Die Folgen des kombinierten Konsums von psychoaktiven Substanzen können offenbar nicht abgeschätzt werden. Die Entscheidung zum gemischten Konsum von Cannabis und Alkohol dürfte daher bereits als Tatsache ausreichen, um das erforderliche Trennverhalten hinreichend in Frage zu stellen und eine Überprüfung der Fahreignung auch nach einmaligem Verstoß zu rechtfertigen.