

## Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Niema Movassat, Dr. André Hahn, Gökay Akbulut, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 19/17612 –

### Gleichstellung von cannabis- und alkoholkonsumierenden Führerscheininhaberinnen und Führerscheininhabern

#### A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, mit dem sichergestellt werden soll, dass die Fahrerlaubnis nicht allein aufgrund des festgestellten Konsums oder Besitzes illegaler Drogen entzogen werden kann. Ferner soll die Erforschung und Entwicklung von Messverfahren gefördert werden, welche nur eine akute, verkehrsrelevante Beeinträchtigung durch Cannabiskonsum tatsächlich nachweisen. Im Straßenverkehrsgesetz soll ein zum Toleranzgrenzwert für die Blutalkoholkonzentration vergleichbarer THC-Toleranzgrenzwert eingeführt werden. Im Strafgesetzbuch soll eine Normierung des THC-Grenzwertes vorgenommen werden, unterhalb dessen eine relative Fahruntüchtigkeit ausgeschlossen werden kann.

#### B. Lösung

**Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

#### C. Alternativen

Annahme des Antrags.

#### D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

**Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,  
den Antrag auf Drucksache 19/17612 abzulehnen.

Berlin, den 24. März 2021

**Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Cem Özdemir**  
Vorsitzender

**Gero Storjohann**  
Berichtersteller

## Bericht des Abgeordneten Gero Storjohann

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/17612** in seiner 186. Sitzung am 29. Oktober 2020 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Inneres und Heimat, den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz und an den Ausschuss für Gesundheit zur Mitberatung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Antragsteller führen aus, dass das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) im April 2019 entschieden habe, dass bei einem gelegentlich Cannabis-Konsumierenden „die Fahrerlaubnisbehörde in der Regel nicht ohne weitere Aufklärung von fehlender Fahreignung ausgehen und ihm unmittelbar die Fahrerlaubnis entziehen“ dürfe und fordern daher, cannabiskonsumierende Führerscheininhaber\*innen künftig den Alkoholkonsumierenden gleichzustellen. Wie bei Alkoholkonsum sollten aber auch bei Cannabiskonsum nur noch Personen sanktioniert werden, die tatsächlich berauscht mit einem (Kraft-)Fahrzeug am Straßenverkehr teilnahmen und so die Verkehrssicherheit gefährdeten. Im Gegensatz zu alkoholkonsumierenden Führerscheininhaber\*innen werde Cannabiskonsum\*innen momentan selbst dann die Fahrerlaubnis dauerhaft entzogen, wenn sie nicht unter Rauschwirkung ein Kraftfahrzeug führten oder überhaupt nicht mit einem Fahrzeug am Straßenverkehr teilnahmen. Denn schon die Tatsache, dass sie Cannabis konsumierten, begründe nach heutiger Praxis die Annahme, sie seien charakterlich ungeeignet, am Straßenverkehr teilzunehmen, was selbst für regelmäßige Alkoholkonsumierende in der Regel nicht gelte.

Bis heute liege kein Nachweis dafür vor, dass die auf den Straßenverkehr aus dem Betäubungsmittelrecht übertragene Null-Toleranz-Politik für Cannabis-Konsumierende der Verkehrssicherheit diene. Die geltenden Regelungen seien nach Auffassung der Antragsteller unverhältnismäßig und nicht mit dem Gleichbehandlungsgrundsatz vereinbar. Der meist angewendete Grenzwert von 1,0 ng THC pro ml Blutserum sei so niedrig, dass dieser oft noch Tage nach dem Cannabiskonsum überschritten werde, wenn längst keine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit mehr bemerkbar sei. Laut Bundesanstalt für Straßenwesen seien „von den zu erwartenden Leistungsdefiziten bei niedrigen THC-Werten zumindest keine größeren Ausfallserscheinungen zu erwarten [...] als bei Alkoholisierungsgraden von unter 0,50 ‰“. Die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beratende Grenzwertkommission empfehle daher, erst ab einer THC-Konzentration von 3,0 ng/ml Blutserum von einer Nichttrennung des Cannabiskonsums und der Teilnahme im Straßenverkehr im Sinne von Nummer 9.2.2 Anlage 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung auszugehen.

Der Deutsche Bundestag solle daher die Bundesregierung auffordern, durch Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung sicherzustellen, dass ein Entzug der Fahrerlaubnis nicht allein aufgrund des festgestellten Konsums oder widerrechtlichen Besitzes von illegalen Drogen erfolgen könne, sondern erst bei einer diagnostizierten Abhängigkeitserkrankung, einer durch Drogenkonsum verursachten konkreten Gefährdung des Straßenverkehrs oder wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr nach § 24a des Straßenverkehrsgesetzes begangen worden seien. Ferner solle ein ein- oder mehrmaliger betäubungsmittelrechtlicher Verstoß bei Cannabis keine Eignungszweifel begründen und die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht allein aufgrund dieser Tatsache angeordnet werden können. Des Weiteren solle die Erforschung und Entwicklung von Messverfahren gefördert werden, welche nur eine akute, verkehrsrelevante Beeinträchtigung durch Cannabiskonsum tatsächlich nachwiesen. Auf Messverfahren, die das nicht psychoaktive, lange nachweisbare und nichts über die Fahrtauglichkeit aussagende Abbauprodukt THC-COOH (THC-Säure) bestimmen, solle künftig verzichtet werden.

Der THC-Grenzwert solle dahingehend normiert werden, dass im Straßenverkehrsgesetz analog zur Regelung bei Alkohol für THC ein Toleranzgrenzwert von 10 ng/ml Blutserum eingeführt werde, bei welchem die Beeinträchtigung etwa der bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5‰ entspreche und im Strafgesetzbuch ein THC-Wert von 3,0 ng/ml Blutserum festgelegt werde, unterhalb welchem eine relative Fahruntüchtigkeit ausgeschlossen werden könne.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Inneres und Heimat** hat den Antrag auf Drucksache 19/17612 in seiner 115. Sitzung am 16. Dezember 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Antrag auf Drucksache 19/17612 in seiner 135. Sitzung am 24. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Gesundheit** hat den Antrag auf Drucksache 19/17612 in seiner 146. Sitzung am 24. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

### V. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in seiner 95. Sitzung am 16. Dezember 2020 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung zu dem Antrag der Fraktion DIE LINKE. beschlossen. Die Anhörung fand in der 102. Sitzung des Ausschusses am 24. Februar 2021 statt, an der folgende Sachverständige teilnahmen:

- Dipl.-Psych. Jürgen Brenner-Hartmann, TÜV Süd Life Service GmbH
- Dr. Anja Knoche, Bundesanstalt für Straßenwesen
- Prof. Dr. Dr. Stefan Tönnies, Universitätsklinikum Frankfurt a.M., Institut für Rechtsmedizin
- Prof. Dr. Dieter Müller, Hochschule der Sächsischen Polizei (FH)
- Dr. Renate Zunft, Verband der TÜV e.V. (VdTÜV)
- Dr. Thomas Wagner, DEKRA e. V. Dresden, DEKRA Technology Center Klettwitz, Fachbereichsleiter a. a. Begutachtungsstellen für Fahreignung
- Georg Wurth, Geschäftsführer Deutscher Hanfverband
- Dr. Bernd Werse, Schildower Kreis

Die Öffentlichkeit wurde durch eine Live-Übertragung der Sitzung im Internetangebot des Deutschen Bundestages hergestellt. Zum Ergebnis der Anhörung wird auf das Protokoll der 102. Sitzung des Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen, welches auch im Internet verfügbar ist.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag auf Drucksache 19/17612 in seiner 105. Sitzung am 24. März 2021 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, dass sie den Antrag ablehnen werde. Es gebe eine Grenzwertkommission beim Bundesverkehrsministerium, welche auch in dem Antrag thematisierte Fragen prüfe und eine Novellierung sei auf dieser Grundlage denkbar. Wenn die Grenzwertkommission eine Empfehlung gegeben habe, könne es sein, dass man zu einer neuen Bewertung der Sachlage komme. Aber ohne die Expertenmeinung abzuwarten, werde man eine Novellierung nicht auf den Weg bringen.

Die **Fraktion der SPD** stellte fest, die Anhörung habe hinreichend gezeigt, dass eine einfache Gleichbehandlung von Cannabis und Alkohol im Straßenverkehr nicht möglich sei. Im Gegensatz zu Alkohol-Konsumierenden wisse der Cannabis-Konsumierende in der Regel nichts über den THC-Gehalt des Produktes, das er konsumiere. Die aufgenommene Menge variere darüber hinaus abhängig von Konsumart und Konsumerfahrung. Die Verteilung im Körper und auch der Abbau ergäben ein kompliziertes Bild, das sich von dem bei Alkohol unterscheide. Bei Cannabis existiere keine einfache Konzentrations- und Wirkungsbeziehung. Entsprechende Stellen hätten ein überwiegend problematisches Konsummuster bei denjenigen festgestellt, die im Zusammenhang mit Cannabis eine MPU absolvierten. Daher müsse man sich die Gefahren vor Augen führen, die potentiell von beeinträchtigten FahrerInnen für das Leben anderer Verkehrsteilnehmer ausgingen. Anders sehe es beim Konsum von medizinischem Cannabis aus. Vor dem Hintergrund von jährlich 35.000 „Alkoholunfällen“ könne man jederzeit gemeinsam über eine Absenkung der Promillegrenze für Alkohol, aber nicht über die substanzielle Heraufsetzung des THC-Grenzwertes sprechen.

Die **Fraktion der AfD** führte aus, dass sie eine Gleichstellung von Alkohol und THC im Straßenverkehr prinzipiell ablehne. Die Wirkungsweise von THC auf die Fahrsicherheit hänge stark von der Person ab. Bei manchen Personen führe eine geringe Dosis an THC zu starken Reaktionen. Die Stärke der Reaktion hänge von der körperlichen Verfassung und von der Konsumerfahrung der jeweiligen Person ab. Die Aussage, dass unterhalb des Grenzwertes von 3 Nanogramm pro Milliliter THC im Blutserum eine relative Fahruntüchtigkeit ausgeschlossen werden könne, hätten auch die Experten in der Anhörung als nicht erwiesen angesehen. Dabei zeige sich, dass es nicht immer einen kausalen Zusammenhang zwischen einer niedrigen Konzentration im Blut und erhöhter Fahrsicherheit gebe. Schon heute erlebe man, dass ein Großteil der Verkehrsunfälle mit Personenschäden auf berauschende Mittel zurückgehe. Die rechtliche Gleichstellung von Alkohol und Cannabis im Straßenverkehr würde in Zukunft zu einer deutlichen Erhöhung von Unfällen unter Einfluss von berauschenden Mitteln führen. Zudem sei eine rechtliche Gleichbehandlung von Alkohol und Betäubungsmitteln durch die EU-Gesetzgebung ausgeschlossen, da zwischen Alkohol, Drogen und Arzneimitteln unterschieden werde. DIE LINKE. versuche, die Lobbypolitik von Drogenverbänden umzusetzen und gefährde damit massiv die Sicherheit von Bürgerinnen und Bürgern. Das sei eine verantwortungslose Politik, die man entschieden ablehne.

Die **Fraktion der FDP** merkte an, dass sich der Antrag auch daran messen lassen müsse, ob er dazu beitrage, die Verkehrssicherheit zu erhöhen oder zu verringern. Nach der Anhörung sei klar, dass die Verkehrssicherheit damit eher gefährdet werde und dass eine einfache Vergleichbarkeit zwischen Alkohol und Cannabis so nicht gegeben sei. Hier würden „Äpfel mit Birnen“ verglichen, was unter Umständen zu falschen Schlussfolgerungen verleite. Der Antrag sei zudem handwerklich problematisch, denn in der Überschrift werde suggeriert, dass es allein um cannabiskonsumierende Führerscheininhaber gehe. Im Text sei dann aber die Rede von allen Drogen. Das heiße, man rede dann auch über Kokain, Heroin und andere Drogen. Es könne nicht im Sinne aller sein, dass man Drogensüchtige ans Steuer lasse. Schon aus diesen Gründen müsse man den Antrag ablehnen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** äußerte, zurzeit sei es bei Cannabis-Konsum so, dass man selbst dann, wenn man 24 Stunden gewartet habe und sich erst dann wieder ans Steuer setze, den Führerschein verlieren könne, weil der Grenzwert unter anderem auch durch Abbauprodukte überschritten werden könne. Zudem könnten nach derzeitiger Rechtslage Menschen, die Cannabis konsumierten bzw. im Besitz von Cannabis seien, ihren Führerschein auch unabhängig von der Teilnahme am Straßenverkehr verlieren. Da stelle sich dann schon die Frage, ob das noch dem Schutz des Straßenverkehrs diene. Wenn jemand eine nachgewiesene Drogensucht aufweise, ergebe es sicherlich Sinn, auch über die Frage des Führerscheinentzugs zu reden. Aber die Auflage einer MPU für Personen, bei denen im Rahmen von Routinekontrollen der Polizei Cannabis gefunden werde, sei ein sehr hartes Vorgehen, das massive Konsequenzen für die Betroffenen habe. Im Übrigen könne aus dem bloßen Besitz von Drogen nicht auf eine Drogensucht geschlossen werden. Zu erwähnen sei, dass ein Teil der Sachverständigen, die an der Anhörung teilgenommen hätten, auch diejenigen seien, die die MPU durchführten und damit Geld verdienten. Insofern müsse man fragen, inwiefern da eine hundertprozentige Objektivität gegeben sei.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** betonte, dass es ihr in allererster Linie um die Verkehrssicherheit gehe und weniger um die Frage, aus welchen Gründen jemand in seiner Fahrtüchtigkeit eingeschränkt sei. Deswegen sei man dafür, einen Grenzwert für Cannabis – ähnlich der Promillegrenze bei Alkohol – einzuführen und wolle das Cannabiskontrollgesetz regelmäßig evaluiert wissen, um Erkenntnisse in Hinblick auf die Verkehrssicherheit daraus zu ziehen. Man sei nicht der Auffassung, dass der Besitz oder auch der Konsum von Cannabis regelmäßig zu einer stärkeren Sanktionierung führen dürfe, als das im Straßenverkehr in Hinblick auf Alkohol

der Fall sei. Die Nachweisbarkeit von Cannabis im Blut liege ja weit über der Wirkungsdauer von Cannabis. Insofern könne es in der Tat geschehen, dass man ohne Beeinträchtigung im Verkehr unterwegs sei, aber gleichwohl die Möglichkeit bestehe, dass Cannabis im Blut bzw. im Urin oder sogar im Haar nachgewiesen werden könne. Daher wolle man eine Gleichbehandlung, die auch darin bestehen könne, Rauschmittelkonsum im Straßenverkehr grundsätzlich zu verbieten. Es sei richtig, dass derjenige, der Cannabis besitze, nicht zwingend cannabisabhängig sei. Deswegen wolle man, dass der Cannabis konsumierende Mensch nicht deutlich schlechter gestellt werde. Daher werde man den Antrag der Fraktion DIE LINKE. mittragen.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Antrag auf Drucksache 19/17612 abzulehnen.

Berlin, den 24. März 2021

**Gero Storjohann**  
Berichterstatter



