

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/3381 –**

#### **Cannabis im Straßenverkehr**

##### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat das Ziel bekräftigt, bis zum Jahresende einen Referentenentwurf zur Legalisierung der Abgabe von Cannabis an Erwachsene vorzulegen (vgl.: <https://www.zeit.de/politik/2022-05/cannabis-bundesregierung-legalisierung-konsultationsprozess>). Das bedeutet nach Auffassung der Fragesteller, dass der Erwerb von Cannabisprodukten zu Genusszwecken im gesetzlichen Rahmen nicht mehr strafbar sein wird. Auch der Deutsche Verkehrsgerichtstag vom 17. bis 19. August 2022 in Goslar hat sich mit dem Thema „Cannabis im Straßenverkehr – Strafrecht und Ordnungswidrigkeiten“ befasst (vgl.: <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media/Editoren/60.%20VGT/60.%20VGT%20Kurzfassung%20AK%20II.pdf>). In diesem Zusammenhang stellt sich nach Auffassung der Fragesteller die Frage nach den Auswirkungen dieses Vorhabens auf die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr.

Dabei ist unbestritten, dass der Konsum von Cannabis die Reaktionszeit, die Ausführung von automatisierten Tätigkeiten sowie Tätigkeiten, die besondere Aufmerksamkeit erfordern, beeinträchtigt (vgl.: <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/165/file/M182.pdf>, S. 48 f.). Während es bei Alkoholkonsum Grenzwerte für relative und für absolute Fahrtüchtigkeit gibt, wird zum jetzigen Zeitpunkt jede Fahrt unter der Wirkung von Tetrahydrocannabinol (THC) mit Geldbuße, Punkten und Fahrverbot sanktioniert, da es keinen Grenzwert für Fahrtüchtigkeit bezogen auf den Wirkstoff THC gibt.

Wenn Cannabis legal zu kaufen sein wird, ändert das zwar vermeintlich nichts an der bekannten Wirkung, aber es ändert nach Auffassung der Fragesteller etwas am Umgang mit der Droge im Straßenverkehr. Die Sicherheit im Straßenverkehr darf nicht unter der Legalisierung von Cannabis leiden, und das Verkehrsrecht muss weiterhin deutlich machen, dass Fahrtüchtigkeit aufgrund von Drogen wie Alkohol oder Cannabis bestraft wird.

1. Wie bewertet die Bundesregierung den Einfluss von Cannabis auf das menschliche Verhalten im Straßenverkehr?
2. Welche Gefahren gehen nach Auffassung der Bundesregierung von Cannabis bzw. Cannabiskonsum im Straßenverkehr aus?

Die Fragen 1 und 2 werden gemeinsam beantwortet.

Cannabis ist eine psychoaktive Substanz und kann dosisabhängig verschiedene kognitive, perzeptive und motorische verkehrssicherheitsrelevante Leistungsfunktionen (z. B. feinmotorische Koordination, Aufmerksamkeits-/Gedächtnisleistungen, Reaktionszeit) beeinträchtigen.

3. Wie unterscheidet die Bundesregierung bei den Auswirkungen von Cannabis zwischen der Teilnahme am Verkehrsgeschehen von Konsumenten mit dem Pkw, Lkw, Bus oder Fahrrad?

Es wird auf die geltenden Regelungen in § 24a Absatz 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG), im Strafrecht und auch in § 14 und der Anlage 4 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) verwiesen, die hinsichtlich der Teilnahme am Straßenverkehr nach Cannabiskonsum und der Fahreignung von Cannabiskonsumern nicht zwischen einzelnen Kraftfahrzeugarten differenzieren.

4. Plant die Bundesregierung für die Legalisierung von Cannabis eine Sonderregelung für Fahranfänger?

Die Frage von Grenzwerten im Rahmen des § 24a Absatz 2 StVG einschließlich gesonderter Regelungen für Fahranfängerinnen und Fahranfänger wie auch sonstige Regelungen orientieren sich strikt an Verkehrssicherheitsrisiken. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 7 bis 9j sowie 5 bis 5d, 20 bis 23 verwiesen.

5. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, den Verkauf von Cannabisprodukten zu organisieren?
  - a) Plant die Bundesregierung, eine maximale Verkaufsmenge pro Person in einem bestimmten Zeitraum festzulegen?
  - b) Welche THC-Werte werden nach der Legalisierung zulässig sein?
  - c) Für welchen Personenkreis plant die Bundesregierung, den Konsum von Cannabis zu legalisieren?
  - d) Hat die Bundesregierung ein Konzept hinsichtlich der Verkaufsstellen von Cannabisprodukten?
20. Welches Bundesministerium ist für die Erarbeitung eines Gesetzes zur Cannabislegalisierung federführend, welche weiteren Bundesministerien sind daran beteiligt, und wie erfolgt die Zusammenarbeit?
21. In welchem Stadium befinden sich aktuell die Arbeiten der Bundesregierung an einem Gesetzentwurf zur Legalisierung von Cannabis?
22. Wie bewertet die Bundesregierung den völkerrechtlichen Vertrag mit den Vereinten Nationen („Single Convention on Narcotic Drugs“) von 1961, der frühestens 2024 gekündigt werden kann, und wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass das von ihr geplante Gesetz zur Legalisierung von Cannabis nicht völkerrechtswidrig ist?

23. Welche Auswirkungen hat aus Sicht der Bundesregierung in diesem Zusammenhang das Schengener Abkommen, in dem das Legalisieren von Drogenbesitz verboten steht, und wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass das von ihr geplante Gesetz zur Legalisierung von Cannabis europarechtskonform ist?

Die Fragen 5 bis 5d und 20 bis 23 werden gemeinsam beantwortet.

Um das Vorhaben einer kontrollierten Abgabe von Cannabis an Erwachsene zu Genusszwecken in lizenzierten Geschäften umzusetzen, erarbeitet die Bundesregierung derzeit in ressortübergreifenden Arbeitsgruppen unter Gesamtfederführung des Bundesministeriums für Gesundheit ein Eckpunktepapier, das im Herbst 2022 vom Kabinett beschlossen und als Grundlage für einen Gesetzentwurf dienen soll. Aufgrund der vielfältigen Fragestellungen sind derzeit fast alle Bundesministerien an der Erarbeitung der Eckpunkte der Bundesregierung beteiligt.

6. Wie unterscheidet die Bundesregierung den Konsum von anderen Drogen wie Kokain, Heroin im Vergleich zur Wirkung von Cannabis und deren Auswirkungen auf den Straßenverkehr?

Anders als bei Kokain oder Heroin führt die gelegentliche Einnahme von Cannabis nach geltendem Recht (siehe die §§ 11, 14 i. V. m. Ziffer 9.2.2 der Anlage 4 der FeV) nicht zum Ausschluss der Fahreignung und folglich nicht zu einer Versagung der Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis bzw. dem Entzug einer bestehenden Fahrerlaubnis, wenn der Betroffene bereit und fähig ist, zwischen dem Konsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs zu trennen, und kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen, keine Störung der Persönlichkeit und kein Kontrollverlust vorliegen. Entsprechend ist auch eine feststehende gelegentliche Einnahme von Cannabis nicht geeignet, von sich aus Fahreignungszweifel zu begründen und die Anordnung der Beibringung eines Fahreignungsgutachtens zu rechtfertigen. Nach § 14 Absatz 2 Satz 3 FeV müssen vielmehr weitere Tatsachen Zweifel an der Eignung begründen.

7. Beabsichtigt die Bundesregierung, zwischen dem Konsum und der aktiven Teilnahme am Verkehrsgeschehen hinsichtlich des THC-Grenzwertes rechtlich zu unterscheiden?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

8. Schließt sich die Bundesregierung des Verkehrsgerichtstags an und wird einen erhöhten Grenzwert des THC-Gehaltes bei der Teilnahme am Straßenverkehr zulassen, und wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht ([https://www.lto.de/recht/nachrichten/n/verkehrsgerichtstag-2022-beendete-empfehlungen-an-gesetzgeber-neuer-thc-grenzwert-cannabis-sichere-stra-  
dwege/](https://www.lto.de/recht/nachrichten/n/verkehrsgerichtstag-2022-beendete-empfehlungen-an-gesetzgeber-neuer-thc-grenzwert-cannabis-sichere-stra-<br/>dwege/))?

9. Welchen Grenzwert hält die Bundesregierung für angemessen, ab dem ein Verstoß gegen das Trennungsverbot festgestellt und sanktioniert werden soll?

- a) Welche Aussagekraft besitzt der Grenzwert bei der THC-Konzentration bezüglich der Fahrtüchtigkeit?

- b) Wie hoch schätzt die Bundesregierung die präventive Wirkung eines THC-Grenzwertes ein?

- c) Welchen Wert erachtet die Bundesregierung als angemessen, um die erforderliche Indikatorfunktion als „Risikokennwert“ zu erfüllen?
- d) Inwiefern spielt die Unterscheidung von gelegentlichen und regelmäßigen Cannabiskonsumern eine Rolle bei der Festlegung des Grenzwertes?
- e) Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass Nutzer medizinischen Cannabis nicht durch die Festlegung eines bestimmten THC-Grenzwertes diskriminiert werden, weil der erhöhte Wert die Teilnahme am Straßenverkehr untersagt?
- f) Plant die Bundesregierung im Rahmen der Legalisierung von Cannabis die Einführung einer ärztlichen Bescheinigung, damit bei der Teilnahme am Straßenverkehr die Unterscheidung zwischen dem Konsum von Cannabis zu medizinischen und Genusszwecken möglich ist?  
Wenn nein, warum nicht?
- g) Plant die Bundesregierung, das Konsumentenverhalten von Cannabis mit Blick auf die Fahreignung zu entkoppeln?  
Wenn nein, warum nicht?
- h) Welche Erkenntnisse zieht die Bundesregierung aus den Grenzwerten bei Alkoholkonsum und der Verkehrstüchtigkeit?
- i) Wie bewertet die Bundesregierung eine Angleichung des Grenzwerts für Cannabis an den Grenzwert für Alkohol?
- j) Wie plant die Bundesregierung die Werte im Falle des Mischkonsums von Alkohol (Promille) und Cannabis (THC) festzulegen?

Die Fragen 7 bis 9j werden gemeinsam beantwortet.

Der Grenzwert, der im Rahmen der verfassungskonformen Auslegung des § 24a Absatz 2 StVG von der Rechtsprechung zugrunde gelegt wird, orientiert sich regelmäßig an den Empfehlungen der Grenzwertkommission. Es ist abzuwarten, wie sich die Rechtsprechung auf Grundlage der jüngst veröffentlichten unterschiedlichen wissenschaftlichen Positionen der Grenzwertkommission entwickelt. Hinsichtlich des Konsums von Cannabis zu medizinischen Zwecken wird im Übrigen auf die Regelung des § 24a Absatz 2 Satz 3 StVG verwiesen, wonach der Ordnungswidrigkeitstatbestand des § 24a Absatz 2 Satz 1 StVG (Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mittels im Straßenverkehr) nicht greift, wenn die Substanz aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt.

In den Straftatbeständen § 315 c und § 316 des Strafgesetzbuches (StGB) ist kein gesetzlicher Grenzwert geregelt, sondern es wird der Begriff der Fahrunsicherheit bzw. Fahrtüchtigkeit verwendet.

Nach dem gegenwärtigen wissenschaftlichen Erkenntnisstand kann der Nachweis einer anderen – als auf Alkoholkonsum beruhenden – rauschmittelbedingten Fahrunsicherheit nicht allein durch einen bestimmten Blutwirkstoffbefund geführt werden. Grenzwerte für eine Blutwirkstoffkonzentration bei Drogen oder Medikamenten für die Annahme einer absoluten Fahrunsicherheit gibt es deshalb nach dem gegenwärtigen wissenschaftlichen Erkenntnisstand nicht. Im Falle einer nachgewiesenen THC-Konzentration ist deshalb im Einzelfall in einer Gesamtschau aller relevanten Indizien (Ausfallerscheinungen) die Frage einer rauschmittelbedingten Fahrunsicherheit zu beurteilen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 5 bis 5d sowie 20 bis 23 verwiesen.

10. Mit welchen Strafen beabsichtigt die Bundesregierung, mögliche Verstöße im Kontext von Cannabis und der Teilnahme am Straßenverkehr zu sanktionieren?

Die Straftatbestände der Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Absatz 1 Buchstabe a StGB sowie der Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB sehen bereits eine Strafbarkeit des Führens eines Fahrzeugs im Zustand der Fahrunsicherheit vor, wenn diese auf dem Genuss alkoholischer Getränke oder sonstiger berauschender Mittel beruht.

11. Plant die Bundesregierung bei einem Gesetz zu Liberalisierung des Cannabiserwerbs auch einen Passus, der klarstellt, dass Personen, die am Straßenverkehr teilnehmen und die aus medizinischen Gründen Cannabis ärztlicherseits verordnet bekommen haben, mit keiner Verfolgung rechnen müssen, soweit ihre Fahrtauglichkeit nicht beeinträchtigt ist?

Eine Überprüfung der Fahreignung ist – wie bei der Einnahme anderer Medikamente auch – nur dann gerechtfertigt, wenn Anhaltspunkte für eine missbräuchliche Einnahme, für eine Vergiftung oder für eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen unter das erforderliche Maß bestehen (siehe §§ 11, 14 und die Ziffern 9.4 und 9.6 der Anlage 4 FeV).

12. Anhand welcher wissenschaftlich-medizinischen Forschung bzw. Studien basiert die Bundesregierung die Auswirkungen von Cannabiskonsum auf die Teilnahme am Verkehr?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 7 bis 9j verwiesen. Die Grenzwertkommission hat die von ihr zugrunde gelegten wissenschaftlich-medizinischen Studien etc. in ihrer jüngsten Publikation dargelegt.

13. Wie plant die Bundesregierung, die Forschung für den Zusammenhang von Cannabis und Verkehrssicherheit im Straßenverkehr zu intensivieren?
  - a) Wie wird hierfür die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eingebunden?
  - b) Beabsichtigt die Bundesregierung, die Genehmigung von Forschungsprojekten in diesem Bereich zu intensivieren?Wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 13 bis 13b werden gemeinsam beantwortet.

Das BMDV wird die BASt u. a. mit der Evaluation der kontrollierten Abgabe von Cannabis an Erwachsene zu Genusszwecken in lizenzierten Geschäften hinsichtlich der Auswirkungen auf den Straßenverkehr beauftragen.

14. Inwieweit berücksichtigt die Bundesregierung die Erfahrungen der amtlich anerkannten Begutachtungsstellen für Fahreignung (TÜV, DEKRA) mit Cannabiskonsumern im Rahmen der Verwaltungspraxis und der Entwicklung von Rechtsnormen?

Im Rahmen der Entwicklung von Rechtsnormen betreffend den Bereich der Fahreignung findet eine Einbindung der Träger der Begutachtungsstellen für Fahreignung unter anderem über die Verbändeanhörung statt. Darüber hinaus findet unter Leitung der BASt regelmäßig der in Absatz 2 Ziffer 9 der Anla-

ge 14 (zu § 66 Absatz 2) FeV rechtlich verankerte bundesweite Erfahrungsaustausch der Träger der Begutachtungsstellen für Fahreignung statt, in dem die Träger der Begutachtungsstellen über ihre Erfahrungen mit den geltenden sie betreffenden Fahreignungsregeln berichten können.

15. Mit welchen Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, für eine stärkere Prävention und Aufklärung über Cannabiskonsum und die Auswirkungen auf die Verkehrstüchtigkeit in der Bevölkerung zu sorgen?
  - a) Wie bewertet die Bundesregierung den Informationsstand zum Cannabiskonsum und den Auswirkungen für die Verkehrstüchtigkeit?
  - b) Ab wann plant die Bundesregierung, den erhöhten Informationsbedarf in der Bevölkerung bezüglich der Auswirkungen des Cannabiskonsums auf den Straßenverkehr zu decken?
  - c) Welche Formate, Konzepte und Initiativen plant die Bundesregierung zur Aufklärung der Bevölkerung im Zusammenhang von Cannabiskonsum und Verkehrssicherheit?

Die Fragen 15 bis 15c werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung beabsichtigt laut Verkehrssicherheitsprogramm 2021 bis 2023 eine bevölkerungsrepräsentative Studie zur Überprüfung des Kenntnisstandes der geltenden Verhaltensregeln durchzuführen. Für Jugendliche und junge Erwachsene bestehen bereits Online-Angebote der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung zur Cannabisprävention, die u. a. über die Risiken des Cannabiskonsums im Straßenverkehr aufklären (abrufbar unter: <https://www.cannabispraevention.de/jugendliche/rechtslage/cannabis-und-fuehrerschein/>; [www.drugcom.de](https://www.drugcom.de)). Neben diesen Zielgruppen werden auch Eltern sowie Fach- und Lehrkräfte angesprochen. Darüber hinaus beabsichtigt die Bundesregierung, eine Informationskampagne im Rahmen des bereits erfolgreich laufenden Präventionsprojektes „Runter vom Gas“ zu starten.

16. Wie, und wann beabsichtigt die Bundesregierung, die Unfallaufnahme und Unfallstatistik anzupassen, da der Einfluss von Cannabis noch unter der Sammelkategorie „andere berauschende Mittel“ zusammengefasst wird?

Die amtliche Unfallstatistik kann nur solche Inhalte ausweisen, die im Rahmen der polizeilichen Unfallaufnahme erhoben und an die amtliche Statistik übermittelt werden. Der Einfluss von Cannabis wird derzeit von den Polizeibehörden der Länder nicht als gesondertes Merkmal übermittelt; diese melden lediglich das Merkmal „andere berauschende Mittel“. Die Festlegung der Inhalte der polizeilichen Unfallaufnahme fällt in die Zuständigkeit der Länder.

17. Wie plant die Bundesregierung im Austausch mit den Ländern, die polizeiliche Arbeit der Länder bezüglich der Verkehrssicherheit im Vorfeld und nach der Legalisierung von Cannabis mit welchen Ressourcen zu fördern?
  - a) Wie hoch setzt die Bundesregierung die Finanzierungsmittel für die Arbeit der Polizei der Länder an?
  - b) Mit welchen technischen Mitteln wird die Bundesregierung eine bessere Ausstattung der Polizei der Länder fördern?
  - c) Wird sich die Bundesregierung für vermehrte Alkohol- und Drogenkontrollen durch die Polizei der Länder nach der Legalisierung von Cannabis einsetzen?

Die Fragen 17 bis 17c werden gemeinsam beantwortet.

Für die Polizei der Länder einschließlich deren Finanzierung ist eine Zuständigkeit des Bundes nicht gegeben. Dies fällt in die ausschließliche Zuständigkeit der Länder.

18. Welche Lehren zieht die Bundesregierung aus der Legalisierung von Cannabis und den Auswirkungen für den Straßenverkehr in anderen Ländern wie den Niederlanden und Kanada?

Die Auswirkungen der Legalisierung von Cannabis in den verschiedenen Ländern auf den Straßenverkehr sind sehr heterogen. Die Erfahrungen einiger Länder zeigen, dass frühe und gezielte Informations- und Aufklärungskampagnen wichtig sind, um für die Risiken des Fahrens unter Cannabiseinfluss zu sensibilisieren.

19. Welche Grenzwerte führen nach Erkenntnissen der Bundesregierung in den Niederlanden und in Kanada zum Fahrerlaubnisentzug?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

