

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Prozess zur Festlegung eines THC-Grenzwertes im Straßenverkehr

Das Bundeskabinett hat am 16. August 2023 den Entwurf eines „Gesetzes zum kontrollierten Umgang mit Cannabis und zur Änderung weiterer Vorschriften“ (CanG) beschlossen (vgl. www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/cannabis-legalisierung-2213640). Dabei bleibt nach Ansicht der Fragesteller weiterhin offen, welche Implikationen sich bei Cannabis-Konsum für die aktive Teilnahme am Straßenverkehr ergeben. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat sich bislang nur zur Prüfung eines geeigneten THC-Grenzwertes (THS = Tetrahydrocannabinol) auf wissenschaftlicher Grundlage verpflichtet (vgl. background.tagesspiegel.de/mobilitaet/kiffen-am-steuer-zeit-eist-entscheidet-ueber-grenzwerte).

Jene Verpflichtung zur Prüfung erfolgt zu diesem fortgeschrittenen Zeitpunkt im Rahmen des Entwurfs des CanG aus Sicht der Fragesteller zu spät. Die Debatte um die Festlegung des THC-Grenzwertes dauert bereits zu lange an, um dem Sicherheitsrisiko im Straßenverkehr weiterhin nur eine so untergeordnete Rolle zuzuschreiben. Schließlich geht vom Cannabis-Konsum nach Auffassung der Fragesteller ein erhebliches Gefahrenpotenzial für die aktive Teilnahme im Verkehr aus (vgl. Graw & Mußhoff (2016), THC als Arzneimittel – Frage nach Fahrsicherheit, in: *Blutalkohol*, 53: 289–297). Diese Tatsache wird dadurch bekräftigt, dass mit dem Kabinettsbeschluss das Bundesministerium für Gesundheit (BMG) zwar eine Kampagne zur Aufklärung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen gestartet hat, wobei auch hier die Straßenverkehrssicherheit unberücksichtigt bleibt. Darüber hinaus liegen zum jetzigen Zeitpunkt noch keine wissenschaftlichen Langzeitstudien vor, die neue Erkenntnisse für eine Änderung des aktuell geltenden Grenzwertes zulassen (vgl. Bucher, Gerlach; Frei, Knöpfli & Scheurer (2020), Bericht THC-Grenzwerte im Straßenverkehr – eine Literaturanalyse, Institut für Rechtsmedizin der Universität Basel, Basel; Skopp, Graw & Mußhoff (2022), Welche neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse und praktischen Erwägungen sprechen für eine Anhebung des Grenzwertes für Tetrahydrocannabinol nach Paragraph 24a StVG [Straßenverkehrsgesetz]?, *Blutalkohol*, 59: 5–19).

Vor diesem Hintergrund liegt das Interesse der Fragesteller insbesondere auf der Präventionsarbeit im Umgang mit Cannabis im Straßenverkehr sowie der vom Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing angekündigten interdisziplinären Arbeitsgruppe auf dem weiteren Weg zur Festlegung eines THC-Grenzwertes (vgl. Daldrup, Hartung (2022), Dosis-Wirkungsbeziehung bei THC. Die Suche nach neuen Grenzwerten, *ZVS*, 68: 43–46).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum wird eine Teillegalisierung von Cannabis mit Grenzwerten im Straßenverkehr verbunden, obwohl sie nach Auffassung der Fragesteller an sich nichts miteinander zu tun haben?
2. Von welchen Auswirkungen geht die Bundesregierung im Falle einer Heraufsetzung des THC-Grenzwertes für das Nutzer- bzw. Konsumverhalten von Cannabis aus?
3. Welche Vor- und Nachteile sieht die Bundesregierung in der Festlegung eines höheren Grenzwertes als dem aktuell geltenden von 1,0 ng THC/ml Blutserum für eine folgenlose „Trunkenheitsfahrt“ als Ordnungswidrigkeit im Sinne der Gefahrenabwehr im Straßenverkehr?
4. Beabsichtigt die Bundesregierung, einen Grenzwert für einen Straftatbestand nach den §§ 315c, 316 des Strafgesetzbuchs (StGB) zu diskutieren?
5. An wem sollen sich Grenzwerte orientieren – am gelegentlichen Konsumenten (von dem eine höhere Gefahr ausgeht) oder am regelmäßigen, gewohnheitsmäßigen Konsumenten?
6. Welche Wirkung bzw. welches politische Signal soll nach Ansicht der Bundesregierung von einem THC-Grenzwert für den Straßenverkehr ausgehen?
7. In welchem Zusammenhang steht für die Bundesregierung der THC-Grenzwert mit der „Vision Zero“ (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Verkehrssicherheit/pakt-fuer-verkehrssicherheit.html) bzw. wie kann ein (ggf. anderer) THC-Grenzwert zur Erreichung dieses Ziels beitragen?
8. Wie ist der aktuelle Stand um die Prüfung der Festlegung eines THC-Grenzwertes für die Teilnahme am Straßenverkehr auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse?
9. Inwiefern betrachtet der Bundesminister für Digitales und Verkehr die Online-Plattform „Abgeordnetenwatch“ als geeignetes Medium für die Kommunikation über geplante Vorhaben der Bundesregierung zur Anpassung der Grenzwerte (vgl. www.abgeordnetenwatch.de/profile/volker-wissing/fragen-antworten/hallo-herr-wissing-sollte-der-grenzwert-fuer-thc-im-strassenverkehr-nun-angepasst-werden-wie-wuerden-menschen)?
10. An welchen anderen Staaten im europäischen und globalen Kontext orientiert sich die Bundesregierung im weiteren Prozess der Festlegung eines THC-Grenzwertes, und wird dabei zwischen einer Ordnungswidrigkeit und einer Straftat unterschieden?
11. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung für die zukünftige Einschätzung der Fahreignung aus einer eventuellen Grenzwertveränderung?
12. Wird von der Bundesregierung erwogen, bei der weiteren Überarbeitung des CanG die Fachkompetenz der einschlägigen Fachgesellschaften aus den Bereichen Rechtsmedizin (Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin – DGRM), Verkehrsmedizin (Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin – DGVM) und Verkehrspsychologie (Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie – DGVP) einzubeziehen?
13. Wie ist der aktuelle Stand um die interdisziplinäre Arbeitsgruppe mit Experten aus Medizin, Recht und Verkehr, die vom Bundesminister für Digitales und Verkehr angekündigt wurde (vgl. www.lto.de/recht/nachrichten/n/cannabis-grenzwert-thc-anhebung-wissing-bmdv-arbeitsgruppe-legalisierung/)?

- a) Warum soll eine neue Arbeitsgruppe eingesetzt werden, obwohl die eigentlich zuständige Grenzwertkommission erst kürzlich empfohlen hat, aus Gründen der Verkehrssicherheit bei 1,0 ng THC/ml Blutserum zu bleiben?
 - b) Wann nimmt die Arbeitsgruppe die Arbeit auf?
 - c) Wie setzt sich die Arbeitsgruppe zusammen?
 - d) Aus wie vielen Mitgliedern besteht die Arbeitsgruppe?
 - e) Wie beabsichtigt das Bundesverkehrsministerium sicherzustellen, dass unterschiedliche Positionen zu dem THC-Grenzwert vertreten sind?
 - f) Wer wird das Bundesverkehrsministerium in der Arbeitsgruppe vertreten?
 - g) Wie häufig ist geplant, dass die Arbeitsgruppe zusammenkommt?
 - h) Wo wird die Arbeitsgruppe tagen?
14. Wie viele Haushaltsmittel hat das BMDV für die Arbeitsgruppe zur Verfügung gestellt?
15. Bis wann sollen erste Ergebnisse der Arbeitsgruppe vorliegen?
- a) Inwiefern tragen diese zur Entscheidungsfindung bezüglich eines Grenzwertes bei?
 - b) In welchem Format sollen die Ergebnisse auch der Öffentlichkeit präsentiert werden?
16. Inwiefern trägt die Arbeitsgruppe dazu bei, dass bis Ende des Jahres 2023 die vielfach eingeforderte „wissenschaftliche Basis“ in Form von Langzeitstudien zu den Wirkungen von Cannabis-Konsum auf das Fahrverhalten vorliegt (vgl. www.zdf.de/nachrichten/panorama/cannabis-regeln-straassenverkehr-100.html)?
- a) Welche wissenschaftlichen Arbeiten bzw. Forschungen befinden sich aktuell zu dieser Thematik in Arbeit?
 - b) Hat die Bundesregierung zu diesem Themengebiet Forschungsarbeiten in Auftrag gegeben, und wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht (bitte die Forschung nach Zuständigkeit der verschiedenen beteiligten Bundesministerien aufteilen)?
17. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuelle Studienlage zu einem möglichen THC-Grenzwert für Cannabis im Straßenverkehr?
- a) Wird es eine detaillierte Auswertung der Studienlage geben, die eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ausweisen, um aus diesen Best-Practice-Erfahrungen zu lernen und das CanG diesbezüglich anzupassen, und wenn nein, warum nicht?
 - b) Wie bewertet die Bundesregierung das heterogene Bild sowie insbesondere den Umfang der Erkenntnisdefizite, wie sie aus dem umfangreichen Literaturüberblick der Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. zu den potenziellen Auswirkungen einer Legalisierung von nichtmedizinischem Cannabis auf gesellschaftliche Belange ergeben?
18. Welches Erfordernis bzw. welchen Mehrwert sieht die Bundesregierung darin, die Arbeitsgruppe vor dem Hintergrund der klaren Positionen aus den mehrfach geführten Anhörungen im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages in den vergangenen Jahren einzusetzen?

19. Welches Fazit zieht die Bundesregierung aus den verschiedenen Anhörungen im Deutschen Bundestag der letzten Jahre zum Thema THC-Grenzwert im Straßenverkehr?
20. Inwiefern wirken sich die Arbeit der Arbeitsgruppe und die anhaltende Debatte um die Festlegung eines THC-Grenzwertes verzögernd für den Prozess um das CanG aus?
21. Welche Argumente sprechen aus Sicht der Bundesregierung gegen eine umfassende Datenerhebung (Unfalldaten, Dunkelfeldanalysen, Ordnungswidrigkeiten, systematische Verkehrskontrollen, die ausgewertet werden, Analysen von Krankenhausbehandlungen, Konsumprävalenzen in unterschiedlichen Alterskohorten) nach Einführung des CanG zur Vorbereitung einer Entscheidung über die Beibehaltung oder Erhöhung des gegenwärtigen Grenzwertes?
22. Was spricht nach Ansicht der Bundesregierung gegen Fahrversuche unter exakt kontrollierten experimentellen Bedingungen?
23. Welche Aktivitäten plant das BMDV im Rahmen der Cannabis-Präventionsarbeit zum Thema Straßenverkehr, und wann sollen diese starten?
24. Welchen Stellenwert nimmt das Thema Straßenverkehrssicherheit bei der Cannabis-Präventionsarbeit des BMDV ein?
25. Wie viele finanzielle Mittel werden für das Thema Straßenverkehrssicherheit in der Präventionsarbeit durch das BMDV und durch die Bundesregierung insgesamt bereitgestellt?
26. In welcher Weise arbeitet das BMDV hinsichtlich der Cannabis-Präventionsarbeit mit dem BMG zusammen?
 - a) Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind mit dem Thema der Cannabis-Präventionsarbeit in den beiden Bundesministerien beschäftigt?
 - b) Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind mit dem Thema der Cannabis-Legalisierung im BMDV beschäftigt?
 - c) Welche Abteilungen, Unterabteilungen und Referate aus den beiden Bundesministerien arbeiten zusammen an diesem Thema?
27. Plant die Bundesregierung verschiedene Entwicklungsszenarien für die Einführung einer Grenzwertregelung, und wenn ja, welche?

Berlin, den 18. September 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion