

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/8380 –**

#### **Prozess zur Festlegung eines THC-Grenzwertes im Straßenverkehr**

##### Vorbemerkung der Fragesteller

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](http://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-zeitgeist-entscheidet-ueber-grenzwerte](http://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/kiffen-am-steuer-zeitgeist-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).

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?
8. Wie ist der aktuelle Stand um die Prüfung der Festlegung eines THC-Grenzwertes für die Teilnahme am Straßenverkehr auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse?

Die Fragen 1 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Gesetzentwurf zum kontrollierten Umgang mit Cannabis und zur Änderung weiterer Vorschriften (CanG) enthält keine Regelungen zu Grenzwerten im Straßenverkehr. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) wird die für die Zulässigkeit des Führens von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen maßgeblichen Grenzwerte für Tetrahydrocannabinol (THC) im Rahmen des § 24a des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) auf wissenschaftlicher Grundlage untersuchen und ermitteln und hierzu eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe (im Folgenden: Arbeitsgruppe) einrichten (vgl. Entwurf der Bundesregierung eines CanG (Bundratsdrucksache 367/23), Begründung, Allgemeiner Teil).

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?
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?
11. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung für die zukünftige Einschätzung der Fahreignung aus einer eventuellen Grenzwertveränderung?
27. Plant die Bundesregierung verschiedene Entwicklungsszenarien für die Einführung einer Grenzwertregelung, und wenn ja, welche?

Die Fragen 2, 3, 5, 6, 11 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe bleiben zunächst abzuwarten. Das Ordnungswidrigkeitendelikt in § 24a Absatz 2 StVG regelt im Übrigen keine Trunkenheitsfahrt, sondern die Fahrt unter der Wirkung eines in der Anlage zu § 24a StVG genannten berauschenden Mittels, z. B. unter der Wirkung von dem in Cannabis enthaltenen Wirkstoff THC.

4. Beabsichtigt die Bundesregierung, einen Grenzwert für einen Straftatbestand nach den §§ 315c, 316 des Strafgesetzbuchs (StGB) zu diskutieren?

Nein. Anders als § 24a Absatz 2 StVG, wonach das Führen eines Kraftfahrzeuges unter der Wirkung eines berauschenden Mittels eine Ordnungswidrigkeit darstellt, wobei es auf den zusätzlichen Nachweis einer Fahrunsicherheit gerade nicht ankommt, wird in § 315c und § 316 StGB der Begriff der Fahrunsicherheit verwendet. Fahrunsicherheit besteht, wenn die Gesamtleistungsfähigkeit eines Fahrzeugführers, besonders infolge Enthemmung sowie geistig-seelischer und körperlicher (psychophysischer) Leistungsausfälle, so weit herabgesetzt ist, dass er nicht mehr befähigt ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke – auch bei plötzlich auftretenden schwierigen Verkehrslagen – sicher zu steuern (st. Rspr., vgl. BGH, Urteil vom 12. September 2019 – 4 StR 146/19; Urteil vom 15. April 2008 – 4 StR 639/07; Beschluss vom 3. November 1998 – 4 StR 395/98, BGHSt 44, 219 – 228(221)). Dabei kann der Nachweis einer rauschmittelbedingten Fahrunsicherheit nicht allein durch einen bestimmten Blutwirkstoffbefund geführt werden. Gesicherte Erfahrungswerte, die es erlauben würden, bei Blutwirkstoffkonzentrationen oberhalb eines bestimmten Grenzwertes ohne weiteres auf eine rauschmittelbedingte Fahrunsicherheit zu schließen, bestehen nach wie vor nicht. Vielmehr bedarf es weiterer aussagekräftiger Beweisanzeichen, die im konkreten Einzelfall belegen, dass die Gesamtleistungsfähigkeit des Kraftfahrzeugführers soweit herabgesetzt war, dass er nicht mehr fähig gewesen ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, auch bei Eintritt schwieriger Verkehrslagen, zu steuern. Dies hat das Tatgericht anhand einer Gesamtwürdigung aller relevanten Umstände zu beurteilen. (st. Rspr., vgl. BGH, Beschluss vom 27. April 2023 – 4 StR 9/23; Beschluss vom 31. Januar 2017 – 4 StR 597/16; Beschluss vom 2. Juni 06. 2015 – 4 StR 111/15). Bei den jeweils für Alkohol und andere Rauschmittel von der Grenzwertkommission empfohlenen und von der Rechtsprechung festgelegten Grenzwerten handelt es sich mithin nicht um ein Tatbestandsmerkmal der §§ 315c, 316 StGB, sondern um eine aus einer Auswertung des naturwissenschaftlichen Erkenntnisstandes gewonnene prozessuale Beweisregel. Diese Regelungssystematik der §§ 315c, 316 StGB gewährleistet bereits bislang und auch zukünftig eine stetige Berücksichtigung des naturwissenschaftlichen Erkenntnisstandes – auch in Bezug auf Cannabis.

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](https://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?

Der Grenzwert zu THC im Rahmen des § 24a StVG ist so zu bestimmen, dass die Straßenverkehrssicherheit ausreichend gewahrt bleibt. Auch hierzu sind die Ergebnisse der Arbeitsgruppe abzuwarten.

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](http://www.abgeordnetenwatch.de/profile/volker-wissing/fragen-antworten/hallo-herr-wissing-sollte-der-grenzwert-fuer-thc-im-strassenverkehr-nun-angepasst-werden-wie-wuerden-menschen))?

Bundesminister Dr. Volker Wissing ist auf verschiedenen Plattformen mit eigenen Profilen vertreten. Als Abgeordneter des Deutschen Bundestages entsprechend auch auf der Plattform Abgeordnetenwatch.

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?

Die o. g. Arbeitsgruppe hat zum Ziel, die Grenzwerte für THC im Rahmen der Ordnungswidrigkeitenvorschrift des § 24a StVG ergebnisoffen zu untersuchen und zu ermitteln. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe sind insoweit abzuwarten. Zu THC-Grenzwerten im Strafrecht wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

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?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Fachgesellschaften im Rahmen des parlamentarischen Beratungsverfahrens zum Entwurf eines CanG angehört werden.

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/](http://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?

Die Fragen 13 bis 13h werden gemeinsam beantwortet.

Die Grenzwertkommission hat sich in ihrer jüngsten Stellungnahme zu einem konkreten Grenzwert im Rahmen des § 24a StVG gerade nicht positioniert, sondern allgemein dazu Stellung genommen, dass es keine Möglichkeit gebe, für den Cannabiswirkstoff THC im Sinne der Forderung des Bundesverfassungsgerichts hinsichtlich einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille vergleichbaren THC-Konzentration zu einer eindeutigen Antwort zu kommen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Die Arbeitsgruppe steht unter Federführung des BMDV und wird voraussichtlich in Berlin tagen. Ihre Einrichtung mit ca. zehn Teilnehmern aus den Bereichen Recht, Medizin und Verkehr wird derzeit vorbereitet. Weitere Einzelheiten wie Sitzungshäufigkeit und Intervalle werden im Rahmen einer Auftaktveranstaltung voraussichtlich noch im Herbst 2023 in der Expertengruppe abgestimmt.

14. Wie viele Haushaltsmittel hat das BMDV für die Arbeitsgruppe zur Verfügung gestellt?

Im Rahmen der laufenden Vorbereitung der Einrichtung wird der Einsatz von Haushaltsmitteln noch geprüft.

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?

Die Fragen 15 bis 15b werden gemeinsam beantwortet.

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe sollen im Frühjahr 2024 vorliegen. Sie werden in geeigneter Weise der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Die Entschei-

derung über eine gesetzliche Festlegung eines THC-Grenzwerts im Rahmen der Ordnungswidrigkeitenvorschrift des § 24a StVG liegt allein beim Gesetzgeber.

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-rege-ln-strassenverkehr-100.html](http://www.zdf.de/nachrichten/panorama/cannabis-rege-ln-strassenverkehr-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?
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?

Die Fragen 16 bis 17b, 21 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) befasst sich seit Jahren – auch im Auftrag des BMDV – mit dem Thema „Cannabis und Verkehrssicherheit“. Aktuell hat die BASt eine Untersuchung beauftragt, die den Einfluss der geplanten Neuregulierung des Umgangs mit Cannabis auf das Verhalten von Cannabiskonsumenten mit Fokus auf die Teilnahme am Straßenverkehr untersucht. Die Untersuchung befasst sich nicht mit der Grenzwertfrage. Andere Bundesministerien haben keine Forschungsarbeiten zu dem in Frage 16 genannten Themengebiet in Auftrag gegeben.

Nach Auffassung der Bundesregierung ist die Studienlage zu Cannabis bereits umfassend. Es bedarf daher zur Vorbereitung einer Entscheidung über die Beibehaltung oder Erhöhung des gegenwärtigen Grenzwertes zu THC im Rahmen des § 24a StVG keiner neuen Studien. Vielmehr geht es nunmehr darum, Schlüsse aus den bereits existierenden Studien zu ziehen. Der THC-Grenzwert ist dabei so zu bemessen, dass die Straßenverkehrssicherheit ausreichend gewahrt bleibt. Das Straßenverkehrsrisiko ist dabei unabhängig davon zu bewer-

ten, ob Cannabis legal oder illegal konsumiert wird, so dass das Inkrafttreten des CanG keine Voraussetzung ist.

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?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anhörungen im Deutschen Bundestag haben wertvolle Erkenntnisse gebracht. Die geplante Arbeitsgruppe wird unter anderem auch die Informationen aus den Anhörungen in ihre Arbeit einbeziehen. Die geplante Arbeitsgruppe soll bewusst interdisziplinär besetzt werden und bietet unter anderem den Vorteil, dass die Mitglieder in einen engen Austausch untereinander gehen können.

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?

Die aktuelle Diskussion zu THC im Straßenverkehr und die geplante Einrichtung einer Arbeitsgruppe zu dem vorgenannten Thema führt zu keiner Verzögerung des Gesetzgebungsverfahrens zum CanG.

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?

Die Fragen 23 bis 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem BMDV stehen für die präventive Straßenverkehrssicherheitsarbeit in Kapitel 1210 Titel 686 07 insgesamt 15,4 Mio. Euro zur Verfügung. Die Mittel werden als Zuwendung gewährt, die entsprechende Projektanträge voraussetzen. Die Bereitstellung von (weiteren) Mitteln durch die Bundesregierung insgesamt kann derzeit nicht näher quantifiziert werden. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 15 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/3852 verwiesen.

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?

Die Fragen 26 bis 26c werden gemeinsam beantwortet.

Sofern die Cannabis-Präventionsarbeit Aspekte des Straßenverkehrs betrifft, findet ein fachlicher Austausch zwischen dem BMDV und dem Bundesministerium für Gesundheit (BMG) statt. Im BMDV sind in der Abteilung Straßenverkehr, Unterabteilung Straßenverkehrsrecht, Nutzerfinanzierung, gewerblicher Straßenverkehr, vorwiegend in den Referaten StV 11 und RV 2 verschiedene Personen mit der Präventionsarbeit beziehungsweise dem Thema Cannabislegalisierung bezogen auf Aspekte der Straßenverkehrssicherheit betraut. Eine genaue Quantifizierung ist aufgrund der Überschneidung inhaltlicher Zuständigkeiten und unterschiedlichem Arbeitsanfall nicht möglich. Im BMG fällt die Cannabisprävention als ein Teilaufgabengebiet in den Zuständigkeitsbereich des in Abteilung 1 angesiedelten Referats 125 „Sucht und Drogen“. Soweit im Zusammenhang mit dem Entwurf eines Cannabisgesetzes Aspekte der Prävention betroffen sind, unterstützt das genannte Fachreferat die Projektgruppe „Kontrollierte Abgabe von Cannabis“, die im BMG in Abteilung 1 zur Umsetzung des Koalitionsvorhabens gegründet wurde. Aufgrund überschneidender inhaltlicher Zuständigkeiten können die genauen Stellenanteile der mit dem Thema Cannabisprävention befassten Mitarbeitenden nicht angegeben werden.