

## Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

### Für die Vision Zero und gegen die Erhöhung des Cannabis-Grenzwertes im Straßenverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Am 23. Februar 2024 wurde das „Gesetz zum kontrollierten Umgang mit Cannabis und zur Änderung weiterer Vorschriften“ (CanG) und damit die Freigabe von Cannabis in Deutschland beschlossen. Vom Cannabiskonsum geht jedoch ein erhebliches Gefahrenpotenzial auch für die aktive Teilnahme im Straßenverkehr aus (vgl. Graw & Mußhoff (2016) Cannabis als Arzneimittel – Frage nach Fahrsicherheit, in: Blutalkohol, 53: 289-297). Bereits im vergangenen Jahr hat das Bundesverkehrsministerium vor diesem Hintergrund eine nach eigener Beschreibung „interdisziplinäre Expertenarbeitsgruppe“ berufen. Diese hat sich gemäß § 44 des Konsumcannabisgesetzes (KCanG) am 28. März 2024, unabhängig von der zuständigen Grenzwertkommission, für die Erhöhung des aktuell geltenden Tetrahydrocannabinols (THC)-Grenzwertes von 1,0 ng/ml auf 3,5 ng/ml Blutserum ausgesprochen.

Diese Anhebung des Cannabis-Grenzwertes stellt das individuelle Mobilitätsbedürfnis der Cannabiskonsumenten über den Allgemeinschutz der Verkehrsteilnehmer. Insbesondere Gelegenheitskonsumenten können den Einfluss und die Auswirkungen von Cannabis nicht einschätzen (vgl. Auwärter, Daldrup, Grad et al. (2022) Stellungnahme der Grenzwertkommission zur Frage einer Änderung des Grenzwertes für THC im Blutserum zur Feststellung des Vorliegens der Voraussetzungen des § 24a Absatz 2 StVG, in: Blutalkohol, 59: 331-339). Internationale Studien belegen, dass die Zunahme der Verbreitung des Cannabis-Konsums als Folge der Legalisierung auch mit einer Zunahme der Verkehrsrisiken einhergeht (vgl. Fastenmeier/Söllner a. a. O.: CAPRIS-Studie von Hoch, Friemel & Schneider: Cannabis: Potenzial und Risiko. [https://doi.org/10.1007/978-3-662-57291-7\\_1](https://doi.org/10.1007/978-3-662-57291-7_1)). Dadurch wird das Ziel der „Vision Zero“, der Sicherheitsstrategie zur Vermeidung der Zahl schwerer und tödlicher Unfälle im Straßenverkehr, untergraben. Stattdessen bedarf es eines sensiblen Umgangs mit dem Rauschgift – insbesondere im Straßenverkehr. Entscheidungen dürfen nicht aus rein politischem Kalkül zu Flankierung der Legalisierung erfolgen. Das Verkehrsrecht muss weiterhin deutlich machen, dass Fahruntüchtigkeit sanktioniert wird.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. im Sinne der Vision Zero auf die Anhebung des Grenzwertes für Cannabis zu verzichten und ein generelles Fahrverbot für Cannabiskonsumenten auszusprechen, wie es mit dem Grenzwert von 1,0 ng/ml in der Rechtsprechung bereits besteht;
  2. der obergerichtlichen Rechtsprechung zu folgen und keinen Spielraum für eine „akzeptable Risikoerhöhung“ (Urteil vom 23.10.2014 – BVerwG 3 C 3.13) durch Cannabis im Straßenverkehr zuzulassen;
  3. epidemiologische und experimentelle Studien zu fördern, d. h. sowohl Beobachtungen über den Konsum und die Auswirkungen von Cannabis auf den Menschen unter realen Alltagsbedingungen als auch unter kontrollierten Laborbedingungen und die fachlich fundierte Debatte zu stärken;
  4. nicht zwischen Konsummotiven (Neugier, Stressverdrängung, Austesten), -mustern (täglich, wöchentlich) und -intensität (Dosierung) sowie zwischen Bei- und Mischkonsum von Cannabis (weitere oder gleichzeitiger Konsum von Alkohol oder anderen Drogen, wobei sich die Wirkung überlagert) zu unterscheiden, sondern den Grenzwert von 1,0 ng/ml für alle anzuwenden und die Gefahrenabwehr gemäß des StVG zu stärken;
  5. die Erkenntnisse aus der Suchtforschung bzgl. der hohen Abhängigkeitswahrnehmung, möglicher Persönlichkeitsstörungen, Kontrollverluste und der reduzierten Risikowahrnehmung gegenüber des Cannabiskonsums und in der Folge auch auf die Erarbeitung eines Grenzwertes in Rahmen der aktiven Teilnahme am Verkehrsgeschehen anzuwenden;
  6. die Vergleichbarkeit von Patienten, die Cannabis aus medizinischen Gründen konsumieren und Konsumenten, die aus reinem Vergnügen konsumieren, rechtlich so zu regeln, dass die Verkehrssicherheit zu jeder Zeit gewährleistet wird;
  7. die Regelungen zur Eignungsprüfung bei cannabisbezogenen Verhaltens- und Verkehrsauffälligkeiten in § 13a der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) nicht zu verändern und die Eignungsprüfung aufgrund problematischer Konsummerkmale nicht zu streichen. Folglich ist die MPU nicht erst bei einer wiederholten Zuwiderhandlung im Straßenverkehr durch den Konsum von Cannabis anzuordnen, sondern bei eindeutig berauschten Verkehrsteilnehmern soll direkt die Fahreignung überprüft werden;
  8. an den bestehenden Sanktionierungen festzuhalten und keine Lockerung der Überwachungspraxis vorzunehmen. Bei aktiver Teilnahme am Verkehrsgeschehen unter Einfluss von Cannabis soll die Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 14 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 FeV drohen;
  9. an dem Strafmaß gemäß § 24a Absatz 2 StVG sowie nach § 316 des Strafgesetzbuches (StGB) bei einer Drogenfahrt ohne Folgen und nach § 315c StGB bei einer Drogenfahrt mit Gefährdung festzuhalten;
  10. ausreichend Haushaltsmittel z. B. für die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) zur Verfügung zu stellen, so dass die frühzeitige Erarbeitung von Grundsätzen und Richtlinien der praktischen Aufklärung im Kontext von Cannabis und Straßenverkehr ermöglicht werden kann;
  11. den verursachten Mehraufwand für die Länder zu kompensieren.

Berlin, den 23. April 2024

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**