

Beschlussempfehlung und Bericht

des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

- a) zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP
– Drucksache 20/11370 –

**Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

- b) zu dem Antrag der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 20/11143 –

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

A. Problem

Zu a)

Bislang gibt es keinen gesetzlich im Straßenverkehrsgesetz (StVG) festgelegten Grenzwert für Tetrahydrocannabinol (THC), bei dessen Erreichen nach dem Stand der Wissenschaft das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr regelmäßig nicht mehr gewährleistet ist. Aufgrund der Erlaubnis eines begrenzten Besitzes von Cannabis durch das in großen Teilen am 1. April 2024 in Kraft getretene Konsumcannabisgesetz (KCanG) ist es erforderlich, das bisherige absolute Verbot des Führens eines Kraftfahrzeugs unter dem Einfluss von Cannabis durch eine Regelung zu ersetzen, die einen Grenzwert für die auf den Cannabiskonsum zurückgehende Substanz THC im Blut festlegt. Entsprechend der Regelung in § 44 KCanG hat die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr beauftragte interdisziplinäre Arbeitsgruppe, besetzt mit Experten aus den Bereichen Medizin, Recht, Verkehr und Polizei, ihre Empfehlung für einen solchen Grenzwert vorgelegt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu b)

Nach Auffassung der antragstellenden Fraktion geht vom Cannabiskonsum ein erhebliches Gefahrenpotenzial auch für die aktive Teilnahme am Straßenverkehr aus. Mit der geplanten Anhebung des THC-Grenzwerts werde das individuelle Mobilitätsbedürfnis der Cannabiskonsumenten über den Schutz der Verkehrsteilnehmer gestellt. Das Ziel der „Vision Zero“, die Zahl schwerer und tödlicher Unfälle im Straßenverkehr zu vermeiden, werde damit untergraben.

B. Lösung

Zu a)

Die Empfehlungen der interdisziplinären Arbeitsgruppe für einen THC-Grenzwert sollen im Straßenverkehrsrecht verankert werden.

Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 20/11370 in unveränderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Gruppe Die Linke.

Zu b)

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 20/11143 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP sowie der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD.

C. Alternativen

Zu a)

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

Zu b)

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Die aus der möglichen Umsetzung der Vorlagen unter a) und b) eventuell resultierenden Kosten wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/11370 anzunehmen;
- b) den Antrag auf Drucksache 20/11143 abzulehnen.

Berlin, den 5. Juni 2024

Der Verkehrsausschuss

Udo Schiefner
Vorsitzender

Florian Müller
Berichtersteller

Swantje Henrike Michaelsen
Berichterstellerin

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht der Abgeordneten Florian Müller und Swantje Henrike Michaelsen

I. Überweisung

Zu a)

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 20/11370** in seiner 169. Sitzung am 16. Mai 2024 beraten und an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Inneres und Heimat, den Rechtsausschuss und den Ausschuss für Gesundheit zur Mitberatung überwiesen.

Zu b)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 20/11143** in seiner 166. Sitzung am 25. April 2024 beraten und an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an den Rechtsausschuss, den Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft, den Ausschuss für Arbeit und Soziales, den Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend und den Ausschuss für Gesundheit zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu a)

Das Gesetz zielt darauf ab, die Empfehlungen der interdisziplinären Arbeitsgruppe für einen THC-Wirkungsgrenzwert von 3,5 ng/ml im Straßenverkehrsrecht zu verankern. Dafür sollen insbesondere die Bußgeldvorschriften des § 24a und § 24c StVG sowie Vorgaben der Fahrerlaubnis-Verordnung geändert werden.

Zu b)

Der Deutsche Bundestag solle die Bundesregierung insbesondere auffordern, im Sinne der „Vision Zero“ auf die Anhebung des THC-Grenzwertes zu verzichten, ein generelles Fahrverbot für Cannabiskonsumenten zu regeln und die bei Verstößen möglichen Sanktionsmaßnahmen nicht zu ändern.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu a)

Der **Ausschuss für Inneres und Heimat** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/11370 in seiner 78. Sitzung am 5. Juni 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Gruppen Die Linke und BSW die Annahme.

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/11370 in seiner 106. Sitzung am 5. Juni 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Gruppe Die Linke und Abwesenheit der Gruppe BSW die Annahme.

Der **Ausschuss für Gesundheit** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/11370 in seiner 109. Sitzung am 5. Juni 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Gruppe Die Linke und Abwesenheit der Gruppe BSW die Annahme.

Zu b)

Der **Rechtsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 20/11143 in seiner 106. Sitzung am 5. Juni 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP und der Gruppe Die

Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Abwesenheit der Gruppe BSW die Ablehnung.

Der **Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft** hat den Antrag auf Drucksache 20/11143 in seiner 62. Sitzung am 5. Juni 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD die Ablehnung.

Der **Ausschuss für Arbeit und Soziales** hat den Antrag auf Drucksache 20/11143 in seiner 80. Sitzung am 5. Juni 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Gruppe BSW die Ablehnung.

Der **Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend** hat den Antrag auf Drucksache 20/11143 in seiner 68. Sitzung am 5. Juni 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Abwesenheit der Gruppe BSW die Ablehnung.

Der **Ausschuss für Gesundheit** hat den Antrag auf Drucksache 20/11143 in seiner 109. Sitzung am 5. Juni 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Abwesenheit der Gruppe BSW die Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

1. Anberatung und öffentliche Anhörung

Der Verkehrsausschuss hat in seiner 72. Sitzung am 15. Mai 2024 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung zu den Vorlagen unter a) und b) beschlossen. Im Verlauf dieser Anhörung, die der Verkehrsausschuss in seiner 73. Sitzung am 3. Juni 2024 durchgeführt hat, wurde folgenden Personen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben:

- Prof. Dr. Lorenz Böllinger, emeritierter Professor für Strafrecht und Kriminologie an der Universität Bremen;
- Gerhard Hillebrand, Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC), Verkehrspräsident;
- Anja Käfer-Rohrbach, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV), stellvertretende Hauptgeschäftsführerin;
- DirProf. Dr. Ingo Koßmann, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Leiter der Abteilung Verhalten und Sicherheit im Verkehr;
- Prof. Dr. Frank Mußhoff, Forensisch Toxikologisches Centrum GmbH München, Geschäftsführer;
- Marco Schäler, Polizeirat, Deutsche Polizeigewerkschaft (DPoIG), Geschäftsführer der Fachkommission Verkehrssicherheit;
- Dr. Florian Steinmetz, Delphic HSE, Senior-Toxikologe;
- Prof. Dr. Stefan Tönnies, Universitätsklinikum Frankfurt, Institut für Rechtsmedizin, Leiter der Abteilung Forensische Toxikologie.

Die vorab eingereichten, schriftlichen Stellungnahmen der Auskunftspersonen sind auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Im Verlauf der öffentlichen Anhörung betonte **Gerhard Hillebrand**, er halte den Grenzwert von 3,5 ng/ml für plausibel. Bisher gebe es keine Anhaltspunkte dafür, dass dadurch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werde. Der bisherige Grenzwert von 1 mg/ml habe insbesondere bei Gewohnheitskonsumenten viele „falsch positive“ Ergebnisse gebracht. Damit werde zwar der Cannabiskonsum, aber nicht die Beeinträchtigung der Fähigkeit zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeugs nachgewiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Erhöhung des THC-Grenzwerts sei notwendig, um unangemessene Sanktionen zu vermeiden, betonte **Prof. Dr. Stefan Tönnies**. Der Wert von 3,5 ng/ml ermögliche es, verkehrssicherheitsrelevante Beeinträchtigungen im Sinne eines abstrakten Gefährdungsdeliktens zu erfassen und zu sanktionieren.

DirProf. Dr. Ingo Koßmann betonte, bei der Berechnung des Grenzwertes habe sich die Expertenkommission von der Frage leiten lassen, ab wann erste Leistungseinbußen zu verzeichnen seien. Ab einem Wert von 3,5 ng/ml THC im Blutserum seien verkehrssicherheitsrelevante Beeinträchtigungen möglich.

Prof. Dr. Frank Mußhoff hielt die Erhöhung des THC-Grenzwerts in Verbindung mit der gesetzlichen Teillegalisierung von Cannabis für schädlich. Die Wirkung werde bagatellisiert. Wolle man eine Gefährdung des Straßenverkehrs ausschließen, dürfe sich der Grenzwert nicht an einem regelmäßigen Cannabiskonsum orientieren.

Marco Schäfer verwies auf Probleme bei der Umsetzung der geplanten Neuregelungen, die sich aus den unterschiedlichen THC-Grenzwerten von 1,0 ng/ml und 3,5 ng/ml im Straßenverkehrsrecht ergäben. Den Ländern entstünden nicht unerhebliche Kosten, sollte der Empfehlung, zwei unterschiedliche Versionen kostenintensiver Speicheltests anzuwenden, gefolgt werden. Er wies weiterhin auf widersprüchliche Regelungen etwa im Zusammenhang mit dem begleiteten Fahren ab 17 oder bei Fahrern von Gefahrguttransporten hin.

Dr. Fabian Steinmetz kritisierte die Ungleichbehandlung von Cannabis und Alkohol. Er plädierte für einen höheren THC-Grenzwert als Pendant zur 0,5-Promille-Grenze bei Alkohol.

Anja Käfer-Rohrbach betonte die große Bedeutung eines gesetzlich festgeschriebenen Grenzwerts für die Versicherungswirtschaft. Dabei sei es richtig, bei der Risikogruppe der Fahranfängerinnen und -anfänger – ähnlich wie bei Alkohol – auch bei Cannabis einen „Null-THC“-Wert vorzugeben.

Prof. Dr. Lorenz Böllinger befand, die Erhöhung des Grenzwerts auf 3,5 ng/ml werde die Zahl der „falsch positiven“ Tests reduzieren, ohne dass dadurch die Verkehrssicherheit relevant beeinträchtigt werde.

Im Übrigen wird hinsichtlich der Ergebnisse der öffentlichen Anhörung auf das Wortprotokoll zur 73. Sitzung verwiesen, das auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlicht wird.

2. Abschließende Beratung

Der Verkehrsausschuss hat die Vorlagen unter a) und b) in seiner 74. Sitzung am 5. Juni 2024 beraten.

Die **Fraktion der SPD** kritisierte die Instrumentalisierung des Arguments der Verkehrssicherheit in der Debatte zum vorliegenden Gesetzentwurf. Der zur Diskussion stehende THC-Grenzwert von 3,5 ng/ml Blutserum diene nicht dazu, Sicherheitsvorgaben im Straßenverkehrsrecht zu lockern, sondern dazu, die Rechtslage der Realität anzupassen. Die öffentliche Anhörung habe ergeben, dass der Nachweis von THC im Körper zu trennen sei von der Frage, ob das THC eine Wirkung entfalte. Der Abbauprozess von Alkohol im menschlichen Körper sei nicht mit dem von THC vergleichbar. Letzteres sei lange nachweisbar, ohne dass mit einer Einschränkung bei der Teilnahme am Straßenverkehr zu rechnen sei. Die Mehrheit der Experten hätten die Festlegung des THC-Grenzwerts auf 3,5 ng/ml Blutserum begrüßt. Insbesondere sei bemerkenswert, dass der ADAC diesen Grenzwert anerkenne. Der Gesetzentwurf mache auch klar, dass man die Auswirkungen auf den Straßenverkehr sehr genau beobachten wolle und Aufklärungsarbeit leisten werde.

Teile der Opposition erweckten den Eindruck, man könne jetzt Cannabis konsumieren, ein Fahrzeug führen und sich dabei an den Grenzwert herantasten. Dabei trage man gemeinsam Verantwortung dafür, dass auch nach außen klar kommuniziert werde, dass Cannabiskonsum und das Führen von Fahrzeugen zu trennen sei. Die Informationskampagne des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) komme dieser Verpflichtung in hervorragender Weise nach. Der von Teilen der Opposition erweckte Eindruck konterkarriere diese Bemühungen. Der THC-Grenzwert von 3,5 ng/ml Blutserum ermögliche nicht den Cannabiskonsum bei gleichzeitigem Führen eines Fahrzeugs.

Die **Fraktion der CDU/CSU** verwies auf die öffentliche Anhörung, die ergeben habe, dass die wissenschaftlichen Erkenntnisse sowie die praktischen Erfahrungen der Polizei es geböten, den THC-Grenzwert bis auf Weiteres im Interesse der Verkehrssicherheit bei 1 ng/ml Blutserum zu belassen. Der Umgang mit Mischkonsum sei nicht hinreichend geklärt. Die Anforderungen des Trennungsgebots seien zu niedrig. Die Lockerungen seien hochgra-

dig riskant und widersprüchen dem Ziel der vorbeugenden Gefahrenabwehr. Die öffentliche Anhörung habe weiterhin klar ergeben, dass die Gefahr für den Straßenverkehr zwar von Gelegenheitskonsumenten und nicht von regelmäßig Cannabis Konsumierenden ausgehe, der Grenzwert sich aber an den regelmäßig Cannabis konsumierenden Menschen ausrichte. Das löse das Problem nicht. Die Gelegenheitskonsumenten würden von dem Gesetz profitieren, da sie weniger Folgen zu befürchten hätten, wenn sie unter Cannabiseinfluss ein Fahrzeug führten. Das Gesetz diene dazu, eine sogenannte moderne Drogenpolitik voranzutreiben. Die Expertenkommission nach § 44 KCanG beziehe sich auf eine Studie, die 20 Jahre alt sei und wissenschaftlich stark kritisiert werde. Das Vorgehen sei wissenschaftlich nicht belastbar. Offen sei auch, wie mit dem Thema des Medikamentenprivilegs, mit Fahranfängerinnen und -anfängern und der Kostentragung für die Speicheltests umgegangen werde. Die Expertinnen und Experten aus Wissenschaft, Polizei und Versicherungswirtschaft warnten vor diesem Gesetz. Wider Erwarten hätten die Koalitionsfraktionen keinen Änderungsantrag vorgelegt, um die in der öffentlichen Anhörung benannten Probleme zu lösen. Das Gesetz markiere einen schwarzen Tag für die Verkehrssicherheit.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erläuterte, die öffentliche Anhörung habe gezeigt, es gebe eine breite Unterstützung für den Gesetzentwurf und den THC-Grenzwert von 3,5 ng/ml Blutserum. Das Verfahren zur Herleitung des Grenzwerts sei umfassend erörtert worden. Dabei sei nicht der Einzelfall, sondern dessen generelle Verhältnismäßigkeit maßgeblich. Der Grenzwert von 3,5 ng/ml Blutserum sei sehr streng und konservativ. Die Regelungen seien strenger als die den Umgang mit Alkohol im Straßenverkehr betreffenden Vorgaben. Kritisiert werde, dass das Argument der Verkehrssicherheit für die Kriminalisierung von Cannabiskonsumenten instrumentalisiert werde. In Bereichen, die für die Verkehrssicherheit wirklich relevant seien, wie etwa strengere Regeln für Alkoholkonsum, Vorgaben für Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Möglichkeiten zum Erlass von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vor Ort, würde die Fraktion der CDU/CSU keine Initiativen ergreifen. Beim Thema „Cannabis“ wolle die Fraktion aber nicht einmal ein abstraktes Risiko in Kauf nehmen.

Der Grenzwert des Gesetzentwurfs sei sehr streng. In der Risikobewertung entspreche der THC-Wert von 3,5 ng/ml Blutserum einem Wert von 0,2 Promille Blutalkoholkonzentration, damit einem Wert, der ausschließlich für Fahranfängerinnen und -anfängern gelte. Mit diesem Wert habe man die Verkehrssicherheit im Blick. Selbstverständlich dürfe künftig niemand im Rausch ein Fahrzeug führen. Die Auskunftspersonen hätten in der öffentlichen Anhörung ausgeführt, der Wert hätte auch höher angesetzt werden können. Der vorliegende, sehr strenge Wert sei aber auch mit Blick auf die gesellschaftlichen Debatten zum Thema von der Expertenkommission so niedrig gewählt worden. Es handle sich um einen fairen Wert für die Menschen, die Cannabiskonsum und das Führen von Fahrzeugen trennten. Es wäre auch sinnvoll gewesen, einen solchen THC-Grenzwert früher einzuführen, da in den letzten Jahrzehnten viele Menschen zu Unrecht mit Führerscheinentzug für einen Cannabiskonsum bestraft worden seien, der lange vor dem Führen des Fahrzeugs stattgefunden habe. Die Koalitionsfraktionen beendeten damit die pauschale Kriminalisierung dieser Cannabiskonsumentinnen und -konsumenten.

Die **Fraktion der FDP** hob hervor, dass der von der Opposition erweckte Eindruck, Konsequenz des Gesetzes wäre ein Anstieg von Autofahrten unter Cannabiseinfluss, dem Ziel, die Verkehrssicherheit in Deutschland zu erhöhen, nicht zuträglich sei. Fakt sei, dass sich Personen, die berauscht ein Kraftfahrzeug führten, strafbar machten. Der gegenständliche THC-Grenzwert sei in diesem Zusammenhang irrelevant. Wer berauscht etwa Schlangenlinien fahre, mache sich strafbar. Beim THC-Grenzwert von 3,5 ng/ml Blutserum gehe es um eine abstrakte Gefahr und damit um Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, die sich in keiner Weise auffällig oder regelwidrig im Straßenverkehr verhielten. Der Grenzwert werde auch nicht erhöht. Vielmehr werde erstmals gesetzlich ein Grenzwert festgelegt. Auch die Versicherungswirtschaft habe in der öffentlichen Anhörung klargestellt, um Rechtssicherheit und -klarheit zu haben, bedürfe es eines Grenzwerts.

Der zur Diskussion stehende Grenzwert sei sehr konservativ, da bei diesem Wert unterstellt werde, dass es erste Beeinträchtigungen gebe, obwohl diese nicht bemerkbar seien. Wenn sich die Fraktion der CDU/CSU gegen diesen konkreten, konservativen Grenzwert zur Wehr setze, stelle sich die Frage, welchen Grenzwert sie für angemessen halte. Der Grenzwert von 1 ng/ml Blutserum sei nur ein analytischer Wert, bei dem die Gerichte geurteilt hätten, dass, solange Cannabis illegal sei, ab diesem Grenzwert das Ordnungswidrigkeiten- und Strafrecht Anwendung finde. Dieser analytische Wert weise nur Konsum nach, habe aber mit Verhaltensweisen im Straßenverkehr nichts zu tun. Das Straßenverkehrsrecht sei das falsche Instrument, um die Teillegalisierung von Cannabis rückgängig zu machen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die **Fraktion der AfD** widersprach der Auffassung, in der öffentlichen Anhörung seien keine Probleme angesprochen worden. Vielmehr sei vorgetragen worden, dass es ab einem THC-Wert von 2 ng/ml Blutserum zu Einschränkungen und ab einem Wert von 3,5 ng/ml Blutserum bei Gelegenheitskonsumenten zu hohen Einschränkungen kommen könne. Den Koalitionsfraktionen gehe es bei diesem Gesetzentwurf nicht um die Verkehrssicherheit im Sinne der „Vision Zero“, sondern um die Entkriminalisierung von Drogen im Straßenverkehr.

Die **Gruppe Die Linke** gab an, es sei klar, dass die Teillegalisierung von Cannabis begleitet werden müsse von der Einführung eines verhältnismäßigen THC-Grenzwerts für das Führen eines Kraftfahrzeugs. Dabei müsse die zentrale Frage beantwortet werden, wie der Konsum möglich sei, ohne dass sich dies negativ auf die Sicherheit im Straßenverkehr auswirke. Der Grenzwert von 3,5 ng/ml Blutserum schein angemessen. Ob dies tatsächlich der Fall sei, müsse beobachtet und untersucht werden. Für die Menschen, die ein Fahrzeug führen wollten, werde es schwer einzuschätzen sein, ob ihr persönlicher Wert ober- oder unterhalb des Grenzwerts liege. Es müsse insbesondere Menschen unter 21 Jahren möglich sein, am Straßenverkehr teilzunehmen, wenn sie den Cannabiskonsum und diese Teilnahme voneinander trennten. Zu einem unideologischen Umgang mit dem Thema „Cannabisk im Straßenverkehr“ gehöre aber auch, dass das Thema „Alkohol im Straßenverkehr“ in gleicher Weise behandelt werde. Das sei aber nicht geschehen. Die Grenzwerte seien strenger als bei Alkohol. Daher werde man sich bei dem Gesetzentwurf enthalten.

Der Antrag der CDU/CSU lasse Ausführungen zu einer Abwägung zwischen der Ermöglichung des Cannabiskonsums und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vermissen. Weiterhin würden die Folgen des Alkohols verharmlost, während die Folgen und Risiken des Cannabiskonsums übertrieben würden. Wäre der Fraktion der CDU/CSU tatsächlich etwas an der „Vision Zero“ gelegen, würde sie sich für Tempolimits, eine höhere Kontrollichte beim Thema „Alkohol am Steuer“ und für die Einschränkung des Zugangs zu alkoholischen Getränken einsetzen. Die einseitige Verteufelung von Cannabis sei nicht glaubwürdig.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Gruppe Die Linke die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 20/11370.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 20/11143.

Berlin, den 5. Juni 2024

Florian Müller
Berichtersteller

Swantje Henrike Michaelsen
Berichterstellerin