

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Knuth Meyer-Soltau, Tobias Matthias Peterka, Ulrich von Zons, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/1109 –**

Gefahren von Cannabis im Straßenverkehr**Vorbemerkung der Fragesteller**

Das in der vergangenen Legislaturperiode durch Mehrheit im Deutschen Bundestag beschlossene und davor von der damaligen Bundesregierung auf den Weg gebrachte Cannabisgesetz (CanG) und seine Umsetzung weisen nach Ansicht vieler verschiedener und nach Auffassung der Fragesteller wesentlicher Fachleute und Organisationen zahlreiche Mängel auf, besonders hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Automobilclubs, der Deutsche Verkehrsgerichtstag (<https://rsw.beck.de/aktuell/daily/meldung/detail/cannabis-strassenverkehr-mischkonsum-schaerfere-regelungen>), die Deutsche Polizeigewerkschaft (www.gdp.de/Bundesvorstand/Dokumente/Positionspapiere/250313%20Positionspapier%20Cannabis_WEB.pdf) sowie Verkehrssicherheitsfachleute und Mediziner (www.presseportal.de/pm/58964/6002971) bemängeln, dass etwa die Grenzwerte unzureichend seien und die Gefahr von Fahrtüchtigkeitseinbußen unterschätzt werde. Sie fordern eine strengere Regulierung, da die aktuelle Gesetzeslage die Unfallprävention und den Schutz aller Verkehrsteilnehmer gefährde. Auch im Bereich Genauigkeit von Kontrollen und Messtechnik sowie der statistischen Auswertung werden Verbesserungen gefordert.

Des Weiteren äußern Mediziner und Psychologen Bedenken hinsichtlich des steigenden Konsums und der daraus resultierenden Gefahren, gerade bei Kindern und Jugendlichen, Gewohnheitsnutzern und psychisch belasteten Menschen (www.apotheke-adhoc.de/nachrichten/detail/panorama/psychiater-beobachtet-zunahme-von-cannabis-konsum/#; www.n-tv.de/wissen/Psychiater-beobachtet-Zunahme-des-Cannabis-Konsums-article25653691.html).

Die Bundesregierung hat mit dem Cannabisgesetz umfassende bundesgesetzliche Regelungen zur Teillegalisierung geschaffen, die neben dem Betäubungsmittelrecht zugleich Auswirkungen auf das Straßenverkehrsrecht, die Erhebung bundeseinheitlicher Unfallstatistiken und die Bußgeldrahmen haben. Nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 des Grundgesetzes (GG) obliegt dem Bund die ausschließliche Gesetzgebung über den Verkehr mit Betäubungsmitteln (Betäubungsmittelgesetz (BtMG)). Ebenso bestimmt der Bund über das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Straßenverkehrsordnung (StVO) die Grenzwerte zur Fahreignung, die Sanktionen bei Verstößen sowie die Anforderungen an Mess- und Nachweistechnologien. Hinzu kommen Evaluations- und Berichtspflichten sowie die Zuständigkeit für bundeseinheitliche Mess-

technik und Statistik (Destatis). Damit liegen sowohl die zentralen Regelungsbefugnisse als auch die Rechtsfolgen des CanG eindeutig im Verantwortungsbereich der Bundesregierung.

Darüber hinaus ist die Bundesregierung durch Evaluations- und Berichtspflichten unmittelbar gebunden: Die im CanG verankerten Evaluationsklau- seln verpflichten das Bundesministerium für Gesundheit (BMG) und das Bundesministerium für Verkehr (BMV) zur regelmäßigen Analyse und Vorlage umfassender Berichte zu Konsum, Gesundheitsfolgen und Verkehrssicherheit. Das Statistische Bundesamt (Destatis) erstellt bundeseinheitliche Methodenvorgaben für die Verkehrsunfallstatistik und sammelt die Ländererhebungen, um belastbare Vergleichsdaten zu gewährleisten. Nur der Bund kann so verbindliche Standards vorgeben – von der Probenentnahme über die Auswahl geeigneter Schnelltests (Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM)) bis hin zur Datenaggregation.

Ergänzend steuert die Bundesregierung auf Grundlage des Jugendschutzgesetzes (JuSchG) zum Schutze Jugendlicher und vulnerabler Gruppen bundesweite Präventions- und Aufklärungskampagnen (Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend [BMBFSFJ], BMG) und koordiniert im Bundesministerium des Innern (BMI) Maßnahmen gegen den illegalen Drogenhandel. Angesichts dieser ausschließlichen Gesetzgebungskompetenzen, Evaluationsvorgaben und fachbehördlichen Koordinationsaufgaben ist die Bundesregierung unmittelbar für die Verkehrs- und Gesundheitsrisiken des Cannabisgesetzes verantwortlich.

1. Wie gedenkt die Bundesregierung sicherzustellen, dass die geplanten bundesweiten Statistiken ab Juli 2025 tatsächlich zuverlässige und vergleichbare Daten liefern, um die tatsächlichen Auswirkungen des Cannabisgesetzes auf den Straßenverkehr zu bewerten?
6. Gedenkt die Bundesregierung, die Erfassung und Statistik von Unfällen unter Einfluss von explizit der Droge Cannabis, insbesondere bei Mischkonsum, in der offiziellen Verkehrsunfallstatistik zu verbessern, um ein realistisches Bild der Gefahrenlage zu erhalten, und wenn ja, wie?

Die Fragen 1 und 6 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ab Berichtsmonat Juli 2025 werden Straßenverkehrsunfälle mit Personen- oder schwerwiegenderem Sachschaden unter dem Einfluss von Cannabis erstmals bundesweit in der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik gesondert erfasst. Zusätzlich beginnen die Polizeibehörden der Länder ab diesem Zeitpunkt flächendeckend damit, den Grad des Cannabiskonsums – gemessen am THC-Wert – bei entsprechenden Verkehrsunfällen zu dokumentieren. Damit diese erweiterten Informationen künftig auch in die amtliche Unfallstatistik einfließen können, befindet sich eine Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes derzeit in Vorbereitung.

2. Plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen, um die steigenden Unfallzahlen unter Drogeneinfluss, insbesondere durch Cannabis, wirksam zu reduzieren, und wenn ja, welche (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

3. Was unternimmt die Bundesregierung ggf., um den bestehenden Grenzwert von 3,5 ng Tetrahydrocannabinol (THC)/ml im Blutserum zu überprüfen und gegebenenfalls auf eine Nulltoleranzgrenze für alle Fahrer, inklusive Fahranfänger und Berufskraftfahrer, umzusteigen?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) hat die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) mit der Evaluation des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften beauftragt. Die Evaluation erstreckt sich auch auf die Auswirkungen der Gesetzesänderung auf das Unfallgeschehen im Straßenverkehr. Die Ergebnisse der Evaluation sind abzuwarten. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 7 verwiesen.

4. Wie will die Bundesregierung ggf. den Umgang mit Mischkonsum von Cannabis und Alkohol regeln, insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit, um Unfälle durch gleichzeitigen Konsum wirksam zu verhindern?

Seit Inkrafttreten des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zum 22. August 2024 führt der Mischkonsum von Cannabis und Alkohol im Straßenverkehr nach § 24a Absatz 2a i. V. m. Absatz 3 StVG zu einer erhöhten Sanktionierung. Die Ergebnisse der genannten Evaluation durch BASt sind abzuwarten.

5. Unternimmt die Bundesregierung Vorstöße, und wenn ja, welche, um den in der Kritik stehenden zweistufigen Verfahrensweg bei Drogenverstößen (erstes Vergehen mit symbolischer Strafe, zweiter Verstoß mit Führerscheinentzug) zu reformieren, damit Menschen mit Missbrauchsproblemen beim ersten Verstoß konsequent aus dem Verkehr gezogen werden?

Das Verfahren ist in der Fragestellung unzutreffend beschrieben. Bei Einnahme von Betäubungsmitteln bzw. missbräuchlicher Einnahme von psychoaktiv wirkenden Arzneimitteln oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen – auch außerhalb des Straßenverkehrs – ist die Fahrerlaubnis nach § 46 Abatz. 1 i. V. m. Ziffer 9.1 bzw. 9.4 der Anlage 4 FeV sofort zu entziehen.

Bei Cannabis ist die Fahrerlaubnis nach § 46 Abs. 1 i. V. m. Ziffer 9.2 der Anlage 4 FeV sofort zu entziehen, wenn der Betroffene von Cannabis abhängig ist oder Cannabis missbräuchlich einnimmt. Bei Anhaltspunkten für Cannabismissbrauch, also etwa bei wiederholten Zu widerhandlungen im Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss oder wenn die Fahrerlaubnis wegen einer Cannabisproblematik entzogen wurde, ist die Beibringung eines medizinisch-psychologisches Gutachtens zur Abklärung der Eignungszweifel anzurufen. Sowohl die Regelung als auch die Gefährdungslage entsprechen der Situation im Umgang mit Alkohol.

7. Sind seitens der Bundesregierung Aufklärungskampagnen und Schulungsmaßnahmen geplant, um insbesondere Fahranfänger und Berufskraftfahrer über die Risiken des Cannabiskonsums im Straßenverkehr umfassend zu informieren (wenn ja, bitte ausführen)?

Mit dem Inkrafttreten der Teillegalisierung von Cannabis zum 1. April 2024 hat das BMV im Rahmen seiner Verkehrssicherheitsinitiative mehr Achtung mit

der bundesweiten Kampagne „Don't drive high“ über die Auswirkungen des Cannabiskonsums im Hinblick auf die Berechtigung zur Teilnahme am Straßenverkehr informiert und sensibilisiert. Die Fortführung der Aufklärungsmaßnahmen steht im Lichte der Ergebnisse der begleitenden wissenschaftlichen Evaluation des Konsumcannabisgesetzes (KCanG).

8. Verfolgt die Bundesregierung Strategien, um die Entwicklung und den Einsatz zuverlässiger Schnelltests zu fördern, die den genauen THC-Gehalt im Blut bestimmen, anstatt nur den Nachweis des Stoffs zu ermöglichen, und wenn ja, welche?

Das BMV hat die BASt damit beauftragt, den Einsatz von Vortests zum THC-Nachweis im Rahmen von § 24a und § 24c StVG zu klären. Seitens des BMV ist beabsichtigt, den Untersuchungsumfang zu erweitern und die Untersuchung auch auf den Einsatz von Kapillarbluttests zu erstrecken. Die Ergebnisse sind zunächst abzuwarten.

9. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass die gesetzlichen Regelungen für den Straßenverkehr auch für Fahrradfahrer, Flug-, Bahn- und Schiffsverkehr klar geregelt werden, um Lücken im Rechtssystem zu schließen und die Verkehrssicherheit umfassend zu gewährleisten?

Die Ordnungswidrigkeitentatbestände des § 24a StVG (0,5-Promille-Grenze, THC-Grenzwert) und des § 24c StVG (absolutes Alkohol- und Cannabisverbot im Straßenverkehr für Fahranfänger und junge Fahrer vor Vollendung des 21. Lebensjahres) richten sich an Kraftfahrzeugführer. Eine Ausweitung der Regelungen auch auf Fahrradfahrer ist derzeit nicht geplant. Die von einem Fahrrad für andere Verkehrsteilnehmer ausgehende Betriebsgefahr ist mit der eines Kraftfahrzeugs regelmäßig nicht vergleichbar. Eine Strafbarkeit auch von Fahrradfahrern unter den Voraussetzungen der §§ 315c, 316 des Strafgesetzbuchs bleibt hiervon unberührt.

Für den Schiffsverkehr gelten die Regelungen nach § 1.02 Nummer 7 Buchstabe b und § 1.03 Nummer 4 Buchstabe b und Nummer 5 Buchstabe b der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung sowie des § 3 Absatz 4 der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung. Diese Regelungen sehen vor, dass der THC-Grenzwert, der im Straßenverkehrsgesetz bestimmt ist, auch für das Führen eines Schiffes gilt.

Für die internationalen Wasserstraßen Rhein und Mosel findet sich eine entsprechende Regelung in § 1.02 bzw. § 1.03 der Rheinschifffahrts- bzw. der Molschifffahrtspolizeiverordnung, dass die Fähigkeiten des Schiffsführers, der Besatzung und sonstiger Personen an Bord, nicht durch Drogen beeinträchtigt sein dürfen.

Die erforderlichen luftfahrtrechtlichen Vorgaben werden durch das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) sowie durch die relevanten europäischen Bestimmungen, wie die Verordnung (EU) 2018/1139, gewährleistet. So untersagt etwa § 4a Abs. 1 LuftVG den Einfluss von Alkohol sowie anderen psychoaktiven Substanzen und Medikamenten, die eine vergleichbare Wirkung haben, während des Bedienens oder Führens eines Luftfahrzeugs. Die Basisverordnung (EU) 2018/1139 verbietet den Dienstantritt eines Besatzungsmitgliedes, wenn es unter Einwirkung von psychoaktiven Substanzen oder Alkohol steht oder wenn es aufgrund einer Verletzung, Ermüdung, der Wirkung von Medikamenten, einer Erkrankung oder ähnlicher Ursachen dienstuntauglich ist.

Im Eisenbahnbereich greift unter anderem die Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission vom 16. Mai 2019 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung des Beschlusses 2012/757/EU. Demnach darf das entsprechende Personal keine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausüben, wenn seine Wachsamkeit durch Substanzen wie Alkohol, Drogen oder psychotrope Medikamente beeinträchtigt ist. Eisenbahnunternehmen müssen in ihrem Sicherheitsmanagementsystem entsprechende Verfahren etablieren, mit denen das Risiko beherrscht wird, dass das Personal unter dem Einfluss solcher Substanzen die Arbeit aufnimmt oder diese bei der Arbeit einnimmt.

10. Welche spezifischen Präventions- und Aufklärungsmaßnahmen plant die Bundesregierung ggf., um den erleichterten Zugang und erhöhten Konsum von Cannabis bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen zu verhindern, insbesondere vor dem Hintergrund der wissenschaftlichen Hinweise auf negative Auswirkungen auf das sich noch entwickelnde Gehirn?
11. Welche Schlussfolgerungen für ihr eigenes Handeln zieht die Bundesregierung aus der u. a. von der Charité (www.tagesspiegel.de/berlin/ein-jahr-cannabisgesetz-ein-jahr-legal-kiffen-was-hat-sich-in-berlin-getan-13453999.html) festgestellten Zunahme des Cannabiskonsums durch Wohnheitsnutzer und Menschen mit psychischer Belastung?
12. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkung der Teillegalisierung von Cannabis auf die erhoffte Reduzierung des illegalen Drogenhandels, besonders angesichts gestiegener sichergestellter Mengen an Schwarzmarktcannabis?

Die Fragen 10 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD sieht eine ergebnisoffene Evaluierung des Gesetzes zur Legalisierung von Cannabis im Herbst 2025 vor. Zu diesem Zweck wurde das laufende, gemäß § 43 KCanG durch das Bundesministerium für Gesundheit beauftragte, den Vollzug des Gesetzes begleitende Evaluierungsprojekt eines unabhängigen wissenschaftlichen Verbundes um zusätzliche Kriterien u. a. in den Bereichen Gesundheits- sowie Kinder- und Jugendschutz ergänzt. Darunter befindet sich z. B. die Ermittlung und Untersuchung möglicher Auswirkungen des KCanG auf Prävalenzen psychischer Erkrankungen und akuter Krankheitsbilder. Spätestens bis zum 1. April 2026 soll ein Zwischenbericht vorgelegt werden, der auch die Auswirkungen des CanG auf die cannabisbezogene organisierte Kriminalität umfasst.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 21/983 verwiesen.

