TÜV VERBAND

Berlin
Mai 2024

Änderung des THC-Grenzwerts im Straßenverkehr

Kein Cannabis am Steuer

Die Legalisierung von Cannabis-Konsum darf keine Legalisierung von Cannabis-Fahrten sein!

Das Fahren unter Wirkung von Cannabis muss unabhängig von einer Legalisierung verboten bleiben. Wer Auto fährt, darf nicht kiffen - das gilt für Fahranfänger:innen und Berufskraftfahrer:innen in besonderem Maße. Warum mit der Legalisierung des Konsums und Besitzes von Cannabis eine Lockerung des amtlichen THC- Grenzwerts für den Straßenverkehr erfolgen soll, ist nicht nachvollziehbar. Der höhere Grenzwert verharmlost das Risiko von Cannabis am Steuer und erhöht das Risiko von Mischkonsum, also dem gleichzeitigen Konsum von Cannabis und Alkohol. Diese politische Entscheidung ist aus Sicht des TÜV-Verbands mit den Zielen der Vision Zero nicht vereinbar, sondern gefährdet die Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmenden.

Bislang werden Unfallzahlen, die sich unter Cannabiskonsum ereignen, nicht gesondert ausgewiesen. Daher kann derzeit niemand sagen wie hoch die Unfallzahlen genau sind, die durch Cannabiskonsum am Steuer verursacht wurden. Dieses fehlende Wissen, darf jedoch nicht dazu missbraucht werden, dass Unfallrisiko durch Cannabiskonsum zu verharmlosen. Denn es ist wissenschaftlich belegt, dass Cannabiskonsum das Unfallrisiko erhöht. Nur darüber, wie hoch das Risiko ist, herrscht noch Uneinigkeit. Und solange es nicht geklärt ist, wie hoch das Risiko durch Cannabiskonsum ist, darf es keine Erhöhung des Grenzwerts im Sinne des §24a Abs.2 StVG geben.

Die Anlehnung der Cannabisregeln an die Promillegrenze für Alkohol ist nicht zu empfehlen. Denn während sich Alkohol gleichmäßig im Körper abbaut, verläuft der Abbau von Cannabis nicht linear und ist abhängig von der Wirkstoffkonzentration von Cannabis im Blut, welche nicht bekannt ist und stark variiert. Studien zeigen, dass ein Wert von 1 Nanogramm pro Milliliter (ng/ml) Tetrahydronannabinol (THC) im Blutserum auch nach Tagen auf einen regelmäßigen Konsum deutet. Bei Personen, die nur gelegentlich Cannabis konsumieren, ist ein THC-Wert von 1ng/ml Blutserum nach 24 Stunden nicht mehr nachweisbar, meist schon nach acht bis zehn Stunden. Regelmäßiger Drogenkonsum ist unvereinbar mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs – das ist geltendes europäisches Recht.

Konsumenten, die mit einem THC-Gehalt im Blut von 1 ng/ml auffällig wurden, weisen außerdem kein geringeres verkehrsrelevantes Risiko auf als Personen mit einem THC-Gehalt über 3,0 ng/ml, das haben Studien[1] ergeben. Eine Absenkung des Grenzwerts von 1ng/ml auf 3,5ng/ml Blutserum ist daher nicht zielführend. Im Gegenteil, es führt dazu, dass auffällige Kraftfahrer:innen bei denen ein THC-Wert von bis zu 3,5 ng/ml Blutserum nachgewiesen wird, sich keiner Fahreignungsüberprüfung (MPU) mehr unterziehen müssten.

[1] Wagner/ Perlich/ DeVol/ Uhlmann/ Bartels *„Cannabis im Straßenverkehr und Fahreignung"* in Blutalkohol Vol 58/2001 S.312; Ewen-Wicker/ Ziegler/ Waschke/ *„Cannabis in der Fahreignungsbegutachtung-Analyse von Fallakten bei einmaliger Auffälligkeit im Straßenverkehr"* in ZVS 2.2024, S.147-151;

Aktueller Stand

Seit 1. April 2024 werden Cannabis und der Wirkstoff THC rechtlich nicht mehr als Betäubungsmittel eingestuft. In Deutschland dürfen erwachsene Personen nun bis zu 25 Gramm Cannabis besitzen und mit sich führen. In der eigenen Wohnung sind ist der Besitz von drei lebenden Cannabis-Pflanzen legal und bis zu 50 Gramm Cannabis zum Eigenkonsum. Darüber hinaus sind der Anbau und die Abgabe der Droge in speziellen Vereinen möglich. Die Ampelkoalition setzt mit der Cannabis-Legalisierung im Gesetz zum kontrollierten Umgang mit Cannabis und zur Änderung weiterer Vorschriften (Cannabisgesetz – CanG) ein Vorhaben aus ihrem Koalitionsvertrag um. Was bisher noch fehlt, sind Regelungen für den Straßenverkehr. Vorschläge dazu sind den Ampel-Fraktionen zugegangen. Darüber muss nun der Bundestag entscheiden.

Ein Expertengremium des Bundesverkehrsministeriums schlägt vor:

- Künftig begeht eine Ordnungswidrigkeit, wer ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 3,5 ng/ml oder mehr THC im Blutserum hat.
- Wer Cannabis nimmt, darf nicht gleichzeitig Alkohol zu sich nehmen und sich hinters Steuer setzen, selbst wenn der Konsum unterhalb der Grenzwerte liegt. Für Cannabiskonsumenten soll ein absolutes Alkoholverbot gelten.
- Wer mit mehr als den erlaubten Mengen Cannabis im Blut im Straßenverkehr angehalten wird, muss mit einem Fahrverbot plus Bußgeld rechnen. Die Mindeststrafe liegt bei 500 Euro plus einem Monat Fahrverbot. Wer mehrmals erwischt wird, riskiert eine 1.000 Euro – Strafe und drei Monate Fahrverbot.
- Wer trinkt und kifft am Steuer, muss mindestens mit 1.000 Euro Strafe und einem Monat Fahrverbot rechnen. Wer mehrfach polizeilich auffällt, kann bis zu 2.000 Euro Strafe und drei Monate Fahrverbot bekommen. Die Geldbuße kann bis auf 3.500 Euro steigen.

Hintergrund

Welche Auswirkungen hat THC im Straßenverkehr?

Der Konsum von Cannabis ist unter anderem mit Einschränkungen der Konzentration und Aufmerksamkeit sowie einer Verlängerung der Reaktions- und Entscheidungszeit verbunden. Dies kann im Straßenverkehr fatale Folgen haben. Aktuelle Studien aus Nordamerika zeigen, dass die Unfallzahlen nach der Legalisierung von Cannabis ansteigen: im US-Bundestaat Washington State sind die Anzahl der THC

beeinflussten tödlichen Verkehrsunfälle laut Studie[2] von 9,1 Prozent auf 19,1 Prozent gestiegen. Auch in Kanada war ein signifikanter Anstieg der Unfallzahlen nach der Legalisierung zu verzeichnen .[3]

Welcher THC Grenzwert ist angemessen?

Der Missbrauch von Cannabis soll wie bei Alkohol dann angenommen werden, wenn die Betroffenen nicht zwischen dem Führen eines Kraftfahrzeugs und einem die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Konsum hinreichend sicher trennen können. Ähnlich dem Alkoholgrenzwert von 0,5 Promille im Blut soll daher §24a Abs.2 StVG im Zuge der Cannabis Legalisierung um einen amtlichen THC – Grenzwert in Höhe von 3,5 ng /ml Blutserum für Straßenverkehrsteilnehmer ergänzt werden. Bislang gibt es nur einen analytischen Nachweisgrenzwert von 1,0 ng/ml THC Blutserum, der für eine Ordnungswidrigkeit im Sinne des §24a Abs.2 im Straßenverkehrsgesetzes relevant ist. Bis zum 1. April 2024 wurde bei Besitz und beim Verdacht auf regelmäßigen Konsum zuerst ein ärztliches Gutachten angeordnet, dass prüfen sollte, ob ein gelegentlicher oder regelmäßiger Konsum vorliegt. Bei regelmäßigem Konsum erfolgt entsprechend der EU-rechtlichen Vorgaben (EU-Richtlinie 2006/126/EG Anlage 3 Ziffer 15) die Anordnung der Fahrerlaubnisbehörden einer Fahreignungsbegutachtung (MPU). Was ein angemessener Grenzwert sein soll, wird diskutiert. Alkohol baut sich nach einer gewissen Zeit linear, abhängig von der Konsummenge vollständig ab. Beim Kiffen steigt die Konzentration des Wirkstoffs THC im Blut zunächst stark an, fällt dann aber erst mal ebenso schnell wieder ab. Denn das THC verteilt sich im gut durchbluteten Gewebe wie der Lunge oder dem Gehirn und lagert sich im Fettgewebe ab. Von dort gelangt es dann in den kommenden Tagen und Wochen wieder zurück in die Blutbahn. Cannabis-Konsum lässt sich bei regelmäßigen Konsumenten auch noch Wochen später nachweisen.

Was ist ein regelmäßiges Konsummuster?

Bei Cannabis-Konsumenten kann häufig auch noch Tage nach ihrem letzten Joint ein THC-Wert über der bisherigen Grenze von 1,0 ng/ml im Blutserum nachgewiesen werde. Studien zeigen, dass dies aber in der Regel nur bei regelmäßigen Konsumenten der Fall sein kann. Bei gelegentlichem Cannabiskonsum (1-2 x wöchentlich) ist in der Regel ein THC-Wert nach 24 Stunden nicht mehr nachweisbar. Bereits nach 8-12 Stunden zeigte sich, dass der analytische Nachweisgrenzwert von 1 ng/ml bei Gelegenheitsrauchern unterschritten wird. Bei Konsumenten, die regelmäßig konsumieren, reichert sich der Wirkstoff dagegen im Körper an und ist länger nachweisbar. Eine relevante THC-Konzentration bei länger zurückliegendem Konsum weist daher auf ein regelmäßiges Konsummuster hin. Ein Grenzwert in Höhe von 1ng/ml unterscheidet daher verlässlich zwischen regelmäßigen und Gelegenheitsrauchern.

[2] Teft/Arnold "Estimating Cannais Involvement in Washington State before and after the Legalization", USA 2021;

[3] Brubacher "Cannabis Legalization and Detection of THC in Injured Drivers", Canada 2021;

Regelmäßiges Konsummuster oder Gelegenheitsraucher – warum ist das für die Verkehrssicherheit wichtig?

Die Unterscheidung zwischen regelmäßigen und gelegentlichen Konsumierenden ist für die weitere wissenschaftliche und politische Debatte entscheidend. Denn nach geltender auch europäischer Rechtslage sind regelmäßige Konsumenten generell ungeeignet zum Fahren eines Kraftfahrzeugs und stellen ein Risiko für die Verkehrssicherheit dar, da sie kürzere und seltene Abstinenzphasen haben und die selbstkritische Überprüfung gestört ist (EU-Richtlinie 2006/126/EG Anlage 3 Ziffer 15). Es besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit unter dem Einfluss von THC zu fahren.

Studien[4] haben außerdem ergeben, dass Personen, die bisher mit Cannabis im Straßenverkehr aktenkundig geworden sind und eine Überprüfung der Fahreignung (MPU) durchführen mussten, i.d.R. deutliche Hinweise auf eine Drogenproblematik aufweisen. Schätzungen[5] legen nahe, dass in der Allgemeinbevölkerung 1 Prozent der 18-bis 54-jährigen Bevölkerung cannabissüchtig sind, umgerechnet 612.000 Personen.

Welche Auswirkung hätte es für die Verkehrssicherheit, wenn der Grenzwert von 1ng/ml auf 3,5 ng/ml erhöht werden würde?

Untersuchungen belegen, dass Konsumenten, die mit einem THC-Gehalt im Blut von 1 ng/ml auffällig wurden, kein geringeres verkehrsrelevantes Risiko aufweisen als Personen mit einem THC-Gehalt ab 3,0 ng/ml. Der Verzicht auf den analytischen Nachweisgrenzwert von 1,0 ng/ml und die Einführung eines Grenzwerts von 3,5 ng/ml ist daher auf Basis dieser Daten nicht zielführend. Es bestünde die Gefahr, dass die Gruppe auffälliger Kraftfahrer mit weniger als 3,5 ng/ml THC Blutserum, jedoch mit denselben Risikomerkmalen, sich keiner Fahreignungsüberprüfung mehr unterziehen müssten[6].

Kann man Alkohol und Cannabis vergleichen?

Ja und nein. Alkohol und Cannabis sind jetzt beides legale Rauschmittel. Dennoch gibt es deutliche Unterschiede und eine uneingeschränkte Analogie ist irreführend und nicht richtig. Anders als bei Alkohol ist bei Cannabis die Dosis-Wirkungsbeziehung nicht zu quantifizieren. Schon bei Alkohol lässt sich schwierig sagen, wann 0,5 Promille und damit die Grenze zur Ordnungswidrigkeit und Fahruntüchtigkeit erreicht ist. Bei Cannabis ist dies ganz unmöglich. Cannabis ist ein Naturstoff und von Pflanze zu Pflanze unterscheidet sich der THC Gehalt. Auch bei Marihuana und Haschisch ist er völlig unterschiedlich.

Für die Cannabisbeeinträchtigung im Verkehr gibt es anders als bei Alkohol keine Grenzwerte für die

4 Wagner/Perlich/DeVol/Uhlmann/Bartels, „Cannabis im Straßenverkehr und Fahreignung" in Blutalkohol Vol 58/2001 S.310f; Ewen-Wicker/ Ziegler/ Waschke/ „Cannabis in der Fahreignungsbegutachtung-Analyse von Fallakten bei einmaliger Auffälligkeit im Straßenverkehr" in ZVS 2.2024, S.147-151;

5 Hoch, E., Friemel, C. M., & Schneider, M. (Hrsg.). (2019). "Cannabis: Potential und Risiko. Eine wissenschaftliche Bestandsaufnahme". Heidelberg: Springer, Seite 25.

6 Ewen-Wicker/ Ziegler/ Waschke/ „Cannabis in der Fahreignungsbegutachtung-Analyse von Fallakten bei einmaliger Auffälligkeit im Straßenverkehr" in ZVS 2.2024, S.147-151;

„absolute Fahrunsicherheit“ und keine Erfahrungswerte, die es erlauben würden, auf der Basis einer bestimmten Konzentration von Cannabis im Blut auf ein für die Fahreignung problematisches Konsummuster zu schließen. Eine postulierte Gleichheit von Cannabis und Alkohol im Verkehrsrecht führt demnach zu ungleichen Rechtsfolgen für den jeweiligen Verkehrsteilnehmer.

Empfehlungen

1. Im Zweifel für die Verkehrssicherheit: Keine Festlegung eines politischen Grenzwerts (Änderungsantrag I+II)

Eine wie auch immer geartete Grenzwerterhöhung lässt sich aufgrund der vorhandenen Erkenntnisse wissenschaftlich derzeit nicht begründen. Der TÜV-Verband kann daher die Feststellung in den Formulierungshilfen der Bundesregierung für die Fraktionen der SPD, von Bündnis 90/Die Grünen und der FDP für einen Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften in folgender Formulierung nur zustimmen, „wonach es nach derzeitigem Kenntnisstand der Wissenschaft nicht möglich ist, einen THC-Grenzwert festzulegen, bei dessen Erreichen nach dem Stand der Wissenschaft das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr regelmäßig nicht mehr gewährleistet ist." Der TÜV-Verband empfiehlt daher im Zweifel für die Verkehrssicherheit, keine Festlegung eines Grenzwerts über den analytischen Nachweisgrenzwert vorzunehmen. Angesichts nicht einschätzbarer Wirkstoffgehalte, darf es nur ein richtiges Verhalten geben: wer kifft, darf nicht Auto fahren!

Entsprechend der Intention der Formulierungshilfe der Bundesregierung eine Vergleichbarkeit mit dem Alkoholkonsum herzustellen, muss neben der vorgesehenen bußgeldbewährten Regelungen zum Mischkonsum von THC und Alkohol auch ein absolutes Cannabisverbot für Fahranfänger:innen, Berufskraftfahrer:innen im Bereich der Personenbeförderung und der Gefahrguttransporte und Bereich des Arbeitsschutzes gelten.

2. Kein Sicherheitszuschlag für Verkehrsgefährder:innen

Bei der Feststellung, ob Cannabiskonsum vorliegt, sieht der Gesetzesentwurf einen Sicherheitszuschlag für den Konsumenten vor, um Messtoleranzen auszuschließen und gegebenenfalls zeitliche Verzögerungen bei der Messung zu berücksichtigen. Dieser beträgt 1ng/ml THC Blutserum. Entsprechend der obergerichtlichen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG 3 C 3.13, Urteil vom 23.10.2014) lehnt der TÜV-Verband diese Art von Sicherheitszuschlag ab, denn „bei der Frage, ob solche Messungenauigkeiten einen „Sicherheitsabschlag" erforderlich machen, handelt es sich […] um eine Frage der Risikozurechnung. […] Da der Cannabiskonsument den Gefährdungstatbestand schafft, liegt es auf der Hand, dass die verbleibende Unsicherheit zu seinen Lasten gehen muss. Angesichts der Zielrichtung des Fahrerlaubnisrechts, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu gewährleisten und Gefahren für Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer so weit wie möglich auszuschließen, liegt in dieser Risikozuordnung eine verhältnismäßige Beschränkung seiner Rechte." Da der Cannabiskonsument nachweislich einen Gefährdungstatbestand schafft, liegt es auf der Hand, dass die damit verbleibende Unsicherheit bezüglich seiner Fahreignung und seines generellen Konsumverhaltens auch zu seinen Lasten und nicht zu Lasten der Allgemeinheit gehen muss!

3. Überprüfung des Trennungsvermögens beim Konsum von Cannabis bei erster Zuwiderhandlung im Straßenverkehr (Änderungsantrag III)

Die Entscheidung des Gesetzgebers, dass ein ärztliches Gutachten, das zur Überprüfung der Fahreignung

führen kann, erst nach der zweiten Fahrt unter THC erfolgt, ist mit den Grundsätzen der Vision Zero unvereinbar. Es bleibt somit zukünftig ausgeschlossen, Erkenntnis darüber zu erlangen, ob bei den betroffenen Personen bereits ein problematisches Konsummuster von Cannabis vorliegt, das zum Ausschluss der Fahreignung führen muss, da etwa das Trennverhalten nicht zuverlässig gesteuert werden kann oder eine kritische Phase der Suchtentwicklung erreicht wurde. Regelmäßiger Cannabiskonsum ist mit der Fahreignung nicht vereinbar. Bei Änderungen im Straßenverkehrsrecht kommt es darauf an, besonnen zwischen individuellen Freiheiten und der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer abzuwägen.

4. Aufklärungsarbeit und Prävention verstärken

Mit der Liberalisierung muss die Aufklärung über Cannabis stärker in den Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit rücken, da die Substanz die Wahrnehmung und Sensomotorik der Fahrer:innen negativ beeinflussen kann. Cannabis-Nutzer:innen müssen daher klar zwischen Konsum und Fahren trennen. Niedrige Grenzwerte bieten Orientierung und dienen der Verkehrssicherheit. Die TÜV Mobility Studie 2022 hat aufgezeigt, dass sich nicht einmal jede:r Zweite über die Regelungen zu Cannabis im Straßenverkehr gut informiert fühlt. Dies macht den hohen Informationsbedarf in der Bevölkerung deutlich.

5. Forschung intensivieren

Die weitere Forschung kann die Debatte über die Anhebung des Grenzwertes fachlich fundiert stärken. Das Wissen über Cannabis im Straßenverkehr wächst durch epidemiologische und experimentelle Studien, die angestoßen und intensiviert werden müssen.

6. Unfallaufnahme und Unfallstatistik verbessern

Wie viele durch Cannabis verursachte Unfälle, Getötete und Verletzte es in Deutschland gibt, kann gegenwärtig nicht festgestellt werden. Unfälle, die sich unter dem Einfluss von Cannabis ereignen, werden unter der Sammelkategorie „andere berauschende Mittel" in der Unfallstatistik zusammengefasst. Infolge dessen ist derzeit nicht nachvollziehbar, wie viele Unfälle sich aufgrund des Konsums von Cannabis ereignen und wie schwer diese Unfälle sind. Es ist kaum abschätzbar, wie groß das Dunkelfeld der polizeilich nicht bekannt gewordenen Unfälle ist. Ein eigenes Merkmal Cannabis im Unfallursachenkatalog ist erforderlich.

7. Ressourcen für die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit erhöhen

Die polizeiliche Verkehrsüberwachung darf kein Schattendasein mehr fristen. Sie ist ein zentrales und sehr erfolgreiches Mittel der Verkehrssicherheitsarbeit. Die personellen Kapazitäten für diesen Kernbereich der Polizeiarbeit müssen erhöht werden. Die Akzeptanz in der Bevölkerung ist dabei ein wichtiger Erfolgsfaktor. Mit dem Ziel, auch die Dimension von Mischkonsum von Drogen im Straßenverkehr besser erkennen zu können, sollte die Polizei mit den entsprechenden technischen Hilfsmitteln und mit ausreichenden Finanzierungsmitteln ausgestattet werden. Darüber hinaus sollten bei angeordneten Blutuntersuchungen mehrere Substanzen grundsätzlich gleichzeitig erfasst werden.

Änderungsantrag I

Der Bundestag stellt fest:

Nach dem Cannabiskonsum kann häufig auch noch Tage danach ein THC-Wert über der bisherigen Grenze von 1,0 ng/ml im Blutserum nachgewiesen werde. Studien zeigen, dass dies aber in der Regel nur bei regelmäßigen Konsumenten der Fall sein kann. Bei gelegentlichem Cannabiskonsum (1-2 x wöchentlich) ist in der Regel ein THC-Wert nach 24 Stunden nicht mehr nachweisbar. Bereits nach 8-12 Stunden zeigte sich, dass der analytische Nachweiswert von 1 ng/ml bei Gelegenheitsrauchern unterschritten wird. Bei Konsumenten, die regelmäßig konsumieren, reichert sich der Wirkstoff dagegen im Körper an und ist länger nachweisbar. Eine relevante THC-Konzentration bei länger zurückliegendem Konsum weist daher auf ein regelmäßiges Konsummuster hin. Ein Wert in Höhe von 1ng/ml unterscheidet daher verlässlich zwischen regelmäßigen und Gelegenheitsrauchern. Regelmäßige Konsumenten sind gemäß EU-Recht generell ungeeignet zum Fahren eines Kraftfahrzeugs und stellen ein Risiko für die Verkehrssicherheit dar, da sie kürzere und seltene Abstinenzphasen haben und die selbstkritische Überprüfung gestört ist.

Untersuchungen belegen, dass Konsumenten, die mit einem THC-Gehalt im Blut von 1 ng/ml auffällig wurden, kein geringeres verkehrsrelevantes Risiko aufweisen als Personen mit einem THC-Gehalt ab 3,0 ng/ml. Der Verzicht auf den analytischen Nachweiswert von 1,0 ng/ml und die Einführung eines Grenzwerts von 3,5 ng/ml ist daher auf Basis dieser Daten nicht zielführend. Es bestünde die Gefahr, dass die Gruppe auffälliger Kraftfahrer mit weniger als 3,5 ng/ml THC Blutserum, jedoch mit denselben Risikomerkmalen, sich keiner Fahreignungsüberprüfung mehr unterziehen müssten.

Der Bundestag wolle beschließen:

1. In § 24a wird nach Absatz 1 folgender Absatz 1a eingefügt:

   „(1a) Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er **1 ng/ml** oder mehr Tetrahydrocannabinol im Blutserum hat. Satz 1 gilt nicht, wenn das Vorhandensein der Substanz Tetrahydrocannabinol im Blutserum aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt."

3. Nach § 24a wird folgender § 24b eingefügt:

   „§ 24b Alkoholverbot für Cannabiskonsumenten und Cannabiskonsumentinnen

   (1) Ordnungswidrig handelt, wer als Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr **1 ng/ml** oder mehr Tetrahydrocannabinol im Blutserum hat und alkoholische Getränke zu sich nimmt oder die Fahrt antritt, obwohl er unter der Wirkung eines solchen alkoholischen Getränks steht. Satz 1 gilt nicht, wenn das Vorhandensein der Substanz Tetrahydrocannabinol im Blutserum aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt".

(2) Ordnungswidrig handelt auch, wer die Tat fahrlässig begeht.

(3) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu dreitausendfünfhundert Euro geahndet werden."

Änderungsantrag II

Absolutes Fahrverbot für Fahranfänger:innen, Berufskraftfahrer:innen und Personenbeförderer

Der Bundestag stellt fest:

Im Zweifel für die Verkehrssicherheit. Angesichts nicht einschätzbarer Wirkstoffgehalte, darf es nur ein richtiges Verhalten geben: wer kifft, darf nicht Auto fahren!
Für den Fall, dass es kein absolutes Fahrverbot für Fahranfänger:innen gibt, sollte zumindest keine Festlegung eines Grenzwerts über den analytischen Nachweiswert in Höhe von 1ng/ml vorgenommen werden. Eine wie auch immer geartete Grenzwerterhöhung über diesen Wert lässt sich aufgrund der vorhandenen Erkenntnisse wissenschaftlich derzeit nicht begründen.

Der Bundestag wolle beschließen:

> § 24c wird in Absatz 1 Satz 1 nach den Wörtern „im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich nimmt" die Wörter „**oder 1 ng/ml oder mehr Tetrahydrocannabinol im Blutserum hat, obwohl er unter der Wirkung von Tetrahydronannabinol oder**" einzufügen.

Cannabis wirkt psychoaktiv und schränkt nachweislich die Reaktions- und Konzentrationsfähigkeit von Konsumentinnen und Konsumenten ein. Der Konsum kann auf unterschiedliche Weise das Fahrverhalten beeinflussen und ist insbesondere für Führerscheinanfänger:innen ein unkalkulierbares Risiko. Für Führerscheinanfänger:innen sollte daher eine zero-Toleranz für Alkohol und Cannabis gelten!

Berufskraftfahrerinnen und Personenbeförderer tragen eine besondere Verantwortung für Personen oder Güter, die sie befördern bzw. transportieren. Aber auch gegenüber der Allgemeinheit, die sich darauf verlassen muss, dass Personen, die für den Leib und das Leben anderer im besonderen Maße Verantwortung tragen, sich im Verkehr integer verhalten. Dazu gehört auch, dass sie die unbedingte Trennung vom Konsum von Rauschmitteln und das Führen von Kraftfahrzeugen einhalten.

Änderungsantrag III

Der Bundestag stellt fest:

Untersuchungen belegen, dass Konsumenten, die mit einem THC-Gehalt im Blut von 1 ng/ml auffällig wurden, kein geringeres verkehrsrelevantes Risiko aufweisen als Personen mit einem THC-Gehalt ab 3,0 ng/ml. Der Verzicht auf den analytischen Nachweiswert von 1,0 ng/ml und die Einführung eines Grenzwerts von 3,5 ng/ml ist daher auf Basis dieser Daten nicht zielführend. Es besteht vielmehr die Gefahr, dass die Gruppe auffälliger Kraftfahrer mit weniger als 3,5 ng/ml THC Blutserum, jedoch mit denselben Risikomerkmalen, sich keiner Fahreignungsüberprüfung mehr unterziehen müssten.

Cannabiskonsument schafft nachweislich einen Gefährdungstatbestand. Es liegt auf der Hand, dass die Unsicherheit bezüglich seiner Fahreignung und seines generellen Konsumverhaltens auch zu seinen Lasten und nicht zu Lasten der Allgemeinheit gehen muss.

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung-FeV) wird durch einen „§ 13a Klärung von Eignungszweifeln bei Cannabisproblematik" ergänzt:

§ 13a Ziff.2 (neu) FeV

- ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn
- nach dem ärztlichen Gutachten zwar keine Cannabisabhängigkeit besteht, jedoch aus sonstigen Gründen **Anzeichen für nicht adäquates Trennverhalten** vorliegen oder sonst Tatsachen die Annahme **von nicht adäquatem Trennverhalten** begründen,
- b) **Cannabis unter Missachtung des § 3 KCanG konsumiert wurde, so dass ein Vergehen nach § 34 KCanG oder eine Ordnungswidrigkeit nach § 36 KCanG vorlag.**
- c) **eine** Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss begangen wurde,
- d) **ein chronischer oder häufig übermäßiger Substanzkonsum oder eine gleichzeitige bzw. wirkungsverstärkende Einnahme einer weiteren zentral wirksamen Substanz inkl. Alkohol vorliegt,**
- e) die Fahrerlaubnis aus einem der unter den Buchstaben a bis d genannten Gründen durch ein Gericht oder eine Fahrerlaubnisbehörde entzogen worden war,
- f) sonst zu klären ist, ob **ein adäquates Trennverhalten nunmehr besteht oder ob bei Abhängigkeit eine stabile Abstinenz vorliegt.**

Autorin und Ansprechpartnerin

Fani Zaneta
Referentin Fahrerlaubnis, Fahreignung und Verkehrssicherheit
E-Mail: fani.zaneta@tuev-verband.de
Tel.: +49 30 760095 480
www.tuev-verband.de

Als TÜV-Verband e.V. vertreten wir die politischen Interessen der TÜV-Prüforganisationen und fördern den fachlichen Austausch unserer Mitglieder. Wir setzen uns für die technische und digitale Sicherheit sowie die Nachhaltigkeit von Fahrzeugen, Produkten, Anlagen und Dienstleistungen ein. Grundlage dafür sind allgemeingültige Standards, unabhängige Prüfungen und qualifizierte Weiterbildung. Unser Ziel ist es, das hohe Niveau der technischen Sicherheit zu wahren, Vertrauen in die digitale Welt zu schaffen und unsere Lebensgrundlagen zu erhalten. Dafür sind wir im regelmäßigen Austausch mit Politik, Behörden, Medien, Unternehmen und Verbraucher:innen.

Herausgeber
TÜV-Verband e.V.
Friedrichstraße 136
10117 Berlin

Tel.: +49 30 760095-400
Fax: +49 30 760095-401
E-Mail: berlin@tuev-verband.de
www.tuev-verband.de