

Bewertung des Änderungsantrag 26 zu Artikel 14 CanG – Änderung der §§ 13a, 14 und Anlage 4 FeV durch den TÜV-Verband

# Legalisierung von Cannabis – Kein Freischuss für Verkehrsgefährder!

## Ausgangslage

Die Bundestagsfraktionen der Ampel-Koalition einigten sich auf eine Fassung des [Gesetzes zum kontrollierten Umgang mit Cannabis und zur Änderung weiterer Vorschriften](#) (Cannabisgesetz - CanG). Der federführende Gesundheitsausschuss des Deutschen Bundestags muss den Gesetzentwurf noch abschließend beraten und die Änderungsanträge beschließen.

Die Änderungsanträge sehen auch eine [Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung](#) hinsichtlich des Konsums von Cannabis und das Führen eines Kraftfahrzeugs vor. So sollen die Regeln für die allgemeine Fahreignung für Alkohol- und Cannabiskonsumentinnen und -konsumenten angeglichen werden. Der Missbrauch von Cannabis sei wie bei Alkohol dann anzunehmen, *„wenn die Betroffenen nicht zwischen dem Führen eines Kraftfahrzeugs und einem die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Konsum hinreichend sicher trennen können.“*<sup>1</sup>

Ein medizinisch-psychologisches Gutachten (MPU) soll nach vorliegenden Informationen aus Sicht der Bundestagsfraktionen der Ampel-Koalition zukünftig nicht mehr bei Cannabis-Besitz und bei gelegentlichem Konsum, sondern nur bei Hinweisen auf Abhängigkeit oder missbräuchlichem Gebrauch, allerdings erst bei einer [wiederholten Verkehrsauffälligkeit](#) angeordnet werden können. Um nachzuweisen, dass eine Person die Abhängigkeit von Cannabis überwunden habe, solle in der Regel ein Jahr Abstinenz nachgewiesen werden müssen. Dann solle auch das Autofahren wieder erlaubt sein. Bereits an dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass heute allein der Besitz und der gelegentliche Konsum in der Regel nicht direkt zu einer MPU führt. Die Verkehrsauffälligkeit mit THC ist die Begründung für die MPU und erfolgt aktuell zur Prüfung des Trennverhaltens nach einer Ordnungswidrigkeit mit Blutwerten ab 1 ng/ml. Auch bei Besitz wird bei Hinweisen auf regelmäßigen Konsum zuerst ein ärztliches Gutachten angeordnet, dass prüfen soll, ob ein gelegentlicher oder regelmäßiger Konsum vorliegt. Bei regelmäßigem Konsum erfolgt daraufhin eine MPU.

<sup>1</sup>Zit. n.: Begründung zu Entwurf Nummer 26 der Änderungsanträge

## Bewertung durch den TÜV-Verband e.V.

Das [Fahrerlaubnisrecht](#) in Deutschland ist darauf angelegt, erhebliche Schäden für Leib und Leben im Straßenverkehr abzuwehren. Der Schutz von Leib und Leben der Vielen wiegt schwerer als die individuelle Freiheit des Einzelnen, Cannabis konsumieren zu dürfen.

Wie alle psychoaktiven Stoffe beeinflusst der Konsum von Cannabis das Nervensystem und damit grundlegende Komponenten der Leistungsfähigkeit zum sicheren Fahren. Die akute Wirkung von Cannabis erweist sich als [Risikofaktor für die Bereitschaft zur Einhaltung von Verkehrsvorschriften und die Selbsteinschätzung eigener Fahrsicherheit](#). Internationale Studien und Analysen zeigen, dass das Unfallrisiko leicht bis moderat ansteigt und somit eine Gefährdungslage für Leib und Leben im Straßenverkehr zunimmt. Dies ist auch dem vom BMG beauftragten „Technischen Bericht“ über die Auswirkungen der Legalisierung von Cannabis des ISD zu entnehmen<sup>2</sup>.

Die Erfahrungen mit Begutachtungen der Fahreignung nach erstmaliger Cannabisauffälligkeit im Verkehr zeigen klar, dass diese Personen mehrheitlich einer Gruppe problematischer und verkehrsgefährdender Konsumenten zuzuordnen sind, die entsprechend der bestehenden Rechtslage zu Recht überprüft wurden. Eine Mehrzahl der nach einem Verstoß nach §24a StVG auf ihre Fahreignung hin Begutachteten konnte [kein adäquates Trennverhalten](#) darlegen oder hatte in der Vorgeschichte bereits ein problematisches Konsummuster ausgebildet. Dadurch wird dem Grundprinzip der Gefahrenabwehr im Sinne höchstrichterlicher Rechtsprechung Rechnung getragen (z.B. BVerwG, Urteil vom 11.04.2019 - 3 C 13.17), da eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit nicht hinreichend sicher ausgeschlossen werden kann.<sup>3</sup>

Würde die Überprüfung der Fahreignung erst nach der zweiten Fahrt unter THC erfolgen, führte das dazu, dass -sehenden Auges- eine Vielzahl nicht geeigneter Fahrer weiterhin am Straßenverkehr teilnehmen dürften und eine Gefährdung für Andere darstellen würden. Zudem wäre 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. Zu unserem Bedauern wird leider verkannt, dass Fahreignung und Fahrsicherheit zusammenhängen: Als ungeeignet eingestufte Personen stellen immer auch ein Verkehrsrisiko dar. Wenn nicht akut durch Fahrunsicherheit, dann jedoch zumindest überdauernd durch eine erhöhte Wahrscheinlichkeit künftiger Fahrunsicherheit.

Der aktuelle Beitrag in der Fachzeitschrift BLUTALKOHOL „*Cannabis in der Fahreignungsbegutachtung: Analyse von Fallakten bei einmaliger Auffälligkeit im Straßenverkehr*“<sup>4</sup> zeigte zudem deutlich, dass

<sup>2</sup> <https://www.bundesgesundheitsministerium.de/service/publikationen/details/technical-report-effects-of-legalizing-cannabis>

<sup>3</sup> zusammenfassend bei Koehl, NZV, 11/2020, S. 555 - 560

<sup>4</sup> [https://www.bads.de/media/2435/ba\\_summery\\_05\\_23.pdf](https://www.bads.de/media/2435/ba_summery_05_23.pdf)

Personen, die mit Cannabis im Straßenverkehr aktenkundig geworden sind und eine Überprüfung der Fahreignung durchführen müssen, i.d.R. deutliche Hinweise auf eine Drogenproblematik aufweisen. Eine Differenzierung anhand eines Grenzwertes von 3 ng/ml THC (Fallgruppen < 3 ng/ml und  $\geq 3$  ng/ml THC im Blutserum) zeigt bei der Auswertung der Fallakten und Gutachten **keine zusätzlichen Erkenntnisse** oder Anhaltspunkte, um eine verbesserte Einordnung in die diagnostischen Fallgruppen (Hypothesen gemäß den Beurteilungskriterien) zu unterstützen. Beide Gruppen unterscheiden sich kaum in den erhobenen Variablen und Befunden. Es liegen in beiden Gruppen sehr häufig problematische Konsummotive zugrunde. In hoher Ausprägung finden sich Personen mit häufigem und gewohnheitsmäßigem Konsum und nur selten Gelegenheitskonsumenten. Häufig sind Konsumsteigerungen zu verzeichnen (in der Menge und / oder Häufigkeit) und oft erfolgt ein Mischkonsum mit Alkohol (25%). In der Konsequenz erfolgt häufig eine Zuordnung zu den diagnostischen Fallgruppen, die eine auch objektiv belegte Drogenabstinenz erfordern. Entsprechend häufig fallen auch die Untersuchungsergebnisse und Prognosen negativ aus, weil diese Voraussetzung (objektiv belegte Drogenabstinenz) nicht erfüllt ist.

Darüber hinaus ist auf den wissenschaftlichen Konsens zu verweisen, dass verkehrsmedizinisch relevante Cannabiswirkungen gerade in den ersten ca. 4 bis 7 Stunden nach einem Konsum vorliegen. In entsprechenden Experimenten zeigte sich, dass nach **1x wöchentlichem Konsum (Gelegenheitskonsum)** THC-Konzentrationen im Serum typischerweise bereits innerhalb von 5 bis 8 Stunden auf Werte unterhalb des aktuell verwendeten Grenzwerts von 1 ng/ml abfallen. Insofern ist auch ein verantwortungsbewusster Mensch, der gelegentlich Cannabis konsumiert, in der Lage sich an das Trennungsgebot zu halten und nach dem Konsum kein Kraftfahrzeug zu führen. Denn die vorgeschriebene Selbstüberprüfungspflicht vor Fahrtritt führt bei Gelegenheitskonsumenten zu einer realistischen und zuverlässigeren Selbsteinschätzung, während diese bei regelmäßigen Konsumenten infolge der so genannten Toleranzbildung stark verzerrt und das Empfinden einer substanzinduzierten Beeinträchtigung dadurch bis auf Null reduziert werden kann. Diese Feststellung basiert auf aktuellen neurophysiologischen Erkenntnissen.<sup>5</sup>

Bei Personen mit einer über die gelegentliche Aufnahme hinausgehenden Konsumfrequenz und -intensität können auch bei einem letztmaligen Konsum 24 Stunden oder mehr vor der Blutentnahme THC-Konzentrationen > 1 ng/ml Blutserum festgestellt werden, wenn akute Rauschwirkungen wohl nicht mehr anzunehmen sind. Nach derzeitiger **Rechtslage** ist diese Gruppe von Personen von der **Fahreignung auszuschließen**, was auch den Vorgaben der EU-Führerscheinrichtlinie in Anlage 3 Ziffer 15 entspricht. Eine EU-Rechts-konforme Regelung zur Eignungsüberprüfung muss neben der Abhängigkeit auch ein problematisches Konsummuster berücksichtigen, ohne dass es bereits zu einer Verkehrsteilnahme gekommen ist.

<sup>5</sup>Ramaekers et al., 2020, Blunted highs: Pharmacodynamic and behavioral models of cannabis tolerance, European Neuropsychopharmacology, Volume 36, July 2020, 191 - 205.

Die in der Begründung zu dem Änderungsantrag auch angeführte [Vergleichbarkeit von Alkoholkonsum](#) und der Einnahme von Cannabis auf die Verkehrssicherheit berücksichtigt ausdrücklich nicht die große Heterogenität aller bisher dazu veröffentlichten Studienergebnisse. Diese zeigen, dass es gerade nicht möglich ist, einen THC-Gefahrengrenzwert analog zu 0,5 ‰ Blutalkohol wissenschaftlich anzugeben, und bereits ab einer THC-Konzentration von 1 ng/ml waren in einigen Studien Risikoerhöhungen festzustellen. Anders als bei Alkohol ist bei Cannabis die [Dosis-Wirkungsbeziehung](#) nicht zu quantifizieren. Demnach ist auch eine unterschiedliche rechtliche Regelung gerechtfertigt. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass es für die Cannabisbeeinträchtigung im Verkehr anders als bei Alkohol keine Grenzwerte für die „absolute Fahrunsicherheit“ gibt 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.

Unter Berücksichtigung unserer fachlichen Überzeugung und der uns bekannten wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Fahrsicherheit und Fahreignung nach Drogenkonsum lehnt der [TÜV-Verband e.V.](#) den Vorschlag eine Eignungsüberprüfung erst nach zweimaligen Verstoß gegen das Trennungsgebot vorzunehmen, nachdrücklich ab und warnt im Fall der Annahme im Gesetzgebungsverfahren gleichzeitig vor aktuell nicht abschätzbaren negativen Folgen für die Verkehrssicherheit in Deutschland. Ziel einer verkehrssicherheitsorientierten Politik muss es sein, [jeden möglichen Risikofaktor zu reduzieren](#) und nicht etwa mit einem jeweils höchsten tolerierbaren Risiko zu jonglieren.

Die begrenzte Zulassung des Besitzes und des Konsums von Cannabis in Deutschland darf nicht dazu führen, dass die Verkehrssicherheit gefährdet wird und die Ziele der Bundesregierung zur [Vision Zero](#) in Frage gestellt werden. Da der Cannabiskonsum 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.

## **Weitere Hinweise in Bezug auf das Straßenverkehrsrecht bei der begrenzten Freigabe von Cannabis**

Vertreter:innen der Bundestagsfraktionen der Ampel-Koalition haben zudem gefordert, den aktuellen Grenzwert von 1,0 ng/ml delta-9 Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum auf 3,5 hochzusetzen. Hier soll eine [beim BMDV angesiedelte Facharbeitsgruppe](#) bis zum Ende des 1. Quartals 2024 eine Empfehlung für eine politische Entscheidungsfindung erarbeiten.

Aus Sicht des TÜV-Verbands e.V. bestehen aus Gründen der Verkehrssicherheit aktuell keine Veranlassung, Änderungen in der FeV oder im Tatbestandskatalog zu Bußgeldsachen (dort nur ist der THC-Wert von 1 ng/ml dokumentiert) vorzunehmen, ehe nicht empirische Erkenntnisse zu den

Änderungsnotwendigkeiten existieren. Die begrenzte Zulassung des Besitzes und des Konsums von Cannabis in Deutschland und Regelungen zur Verkehrssicherheit haben inhaltlich nichts miteinander zu tun. [Vor einem Schnellschuss ist deutlich zu warnen](#). Aufgrund der bestehenden Unwissenheit aus wissenschaftlicher Sicht und aus analytischer Sicht ist anzuraten, den erforderlichen Erkenntnisgewinn vor die Entscheidung zu setzen.

Eine wie auch immer geartete Grenzwertenerhöhung lässt sich aufgrund der vorhandenen Erkenntnisse wissenschaftlich derzeit nicht begründen, so dass es eine [rein politische Entscheidung](#) wäre und auch die Verantwortlichkeit für eine wissenschaftlich ebenfalls nicht zu beziffernde Risikoerhöhung bei den politischen Entscheidern läge.

Die Ahndung von riskantem Fahrverhalten eines gelegentlichen Konsumenten, der bereits bei niedriger THC-Konzentration fahrunsicher ist, wäre nicht mehr möglich. Aufgrund des typischen Zeitverlaufs zwischen der Verkehrsteilnahme und einer Analyse des Blutes auf THC sowie der anfangs sehr schnellen Abbaurate von THC im Blut wäre eine THC-Konzentration von  $> 3$  ng/ml nur bei einer ca. doppelt so hohen Konzentration bei der Verkehrsteilnahme zu erwarten. Die meisten THC-Fahrten gelegentlicher Cannabiskonsumenten blieben trotz Beeinflussung rechtlich folgenlos, solange kein Straftatbestand vorläge. Dies ist ein äußerst problematisches Signal für den Konsumenten, der hinsichtlich seiner Verhaltensvorsätze vielleicht noch unentschieden ist. Mit anderen Worten: eine [vorbeugende Gefahrenabwehr](#) hätte im Straßenverkehrsrecht keinen Platz mehr, um regelmäßige Konsumenten vor einer ungerechtfertigt empfundenen Geldbuße und einem Fahrverbot zu schützen.

Eine Erhöhung des THC-Grenzwertes im Rahmen der Auffälligkeit im Straßenverkehr eignet sich bekanntermaßen nicht für die Differenzierung von Risikogruppen. Eine [potentielle Grenzwertenerhöhung](#) birgt eher die Gefahr, dass sich zahlreiche, auch auffällige Kraftfahrer mit typischen Risikomerkmale, dann keiner Fahreignungsüberprüfung mehr unterziehen, sondern trotz bekannter Drogenproblematik ohne ausreichendes Trennvermögen oder fehlender Trennbereitschaft, weiter als Führer eines Kraftfahrzeugs am Straßenverkehr teilnehmen würden. Damit entfielen ein derzeit noch bestehender [spezialpräventiver Selektionsmechanismus](#), der sich zur Wahrung der Verkehrssicherheit bewährt hat. Das Sicherheitsniveau im Straßenverkehr würde deutlich reduziert werden, was nicht mit den Zielen der Bundesregierung zur Vision Zero vereinbar ist.

Stattdessen wären von Seiten der Politik [Maßnahmen](#) zu begrüßen, die [im Sinne der Vision Zero](#) zu einer Reduzierung der Risiken und zu einer notwendigen verbesserten Datengrundlage im Bereich Cannabis und Straßenverkehr beitragen würden. Hierzu wären beispielsweise verstärkte Informationskampagnen zu Themenbereichen, wie Risiken von Cannabis im Straßenverkehr, verbesserte Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen in diesem Bereich bei der Polizei von Bund und Ländern sowie allen sonstigen in diesem Problembereich involvierten Berufsgruppen zu nennen. Die Optimierung von statistischen Auswertungsmöglichkeiten zur verbesserten Einschätzung von Cannabiseffekten ist sehr wichtig. Hier wäre die Einführung eines eigenen Tatbestandes Cannabisbeeinflussung in der Verkehrsunfallstatistik zu

nennen bzw. auch die verbesserte Erfassung der Zahl an ärztlichen Gutachten zur Frage der Cannabisauffälligkeiten.

Soll das Ziel verfolgt werden, die [Verkehrsriskiken durch Substanzeinfluss](#) zu verringern und dabei die von Alkohol und Cannabis ausgehenden Risiken möglichst gleichgewichtet (nicht gleichartig!) zu behandeln, wäre es naheliegend, die im Zusammenhang mit [Alkoholfahrten](#) entstehenden Risiken weiter zu reduzieren. Dies könnte etwa durch eine frühere Überprüfung der Fahreignung [alkoholgewöhnter Personen](#) oder der regelmäßigen Begutachtung bereits nach der ersten alkoholbedingten Entziehung der Fahrerlaubnis erfolgen. Auch hier ist ein „Freischuss“ genauso wenig mit der Vision Zero zu vereinbaren, wie bei Cannabiskonsumenten.

Es sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass seit Jahren eine „offene Wunde“ im System existiert, die trotz klarer wissenschaftlicher Evidenz und akuter Fallzahlen nicht geheilt und von der Politik auf die lange Bank geschoben wird. Mehrere Studien und Statistiken vergangener Jahre beurteilen die [Absenkung des Promillewertes](#) von 1,6 gemäß der Norm § 13 Nr. 2 FeV auf 1,1 Promille zur Anordnung einer Medizinisch-Psychologischen-Untersuchung für zielführend. Damit würde ein ganz wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Sinne der Grundregeln der StVO geleistet. Bereits ab 1,1 Promille liegt das Unfallrisiko um ein Zehnfaches höher als bei nüchternen Fahrern. Dass Fahrer, die mit 1,1 Promille unterwegs sind, bereits hoch gefährlich sind, zeigt auch eine Statistik von Trägern von Begutachtungsstellen für Fahreignung. Diese belegt, dass von den bisher durchgeführten MPU bei Erstauffälligen mit einer Blutalkoholkonzentration zwischen 1,1 und 1,59 Promille mehr als die Hälfte als ungeeignet beurteilt werden, also eine Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen. Studien zeigen, dass auch die Rückfallgefahr für die erneute Fahrt unter Alkoholeinfluss bereits ab 1,1 Promille besonders hoch ist. Eine MPU auch schon für diese Personengruppe würde den Schutzeffekt der Maßnahme deutlich erweitern.

Angesichts des aktuellen Bestrebens der Fraktionen der Ampelkoalition eine Risikolage der Verkehrssicherheit in Bezug auf den Genuss von Cannabis beim Führen eines Kraftfahrzeugs offen in Kauf zu nehmen und bestehende Gefährdungen in Bezug auf Alkohol am Steuer nicht anzupacken, darf die Frage abschließend gestellt werden, wie ernst die Regierung zu den Zielen der Vision Zero in Deutschland steht.



## Ansprechpartner

**Richard Goebelt**

Mitglied der Geschäftsleitung

Fachbereichsleiter Fahrzeug und Mobilität

E-Mail: [richard.goebelt@tuev-verband.de](mailto:richard.goebelt@tuev-verband.de)

Tel. +49 30 760095 350

[www.tuev-verband.de](http://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.