

Positionspapier

Thema

Entwurf eines Gesetzes zum kontrollierten Umgang mit Cannabis und zur Änderung weiterer Vorschriften (Cannabisgesetz – CanG)

- ▶ Da es im Fahrerlaubnisrecht stets um die Abwehr erheblicher Schäden für Leib und Leben geht, bildet der Maßstab der Bewertung aus Sicht der Verkehrspsychologie das aus einem Regelungssachverhalt resultierende Schutzpotenzial für alle Verkehrsteilnehmer.
- ▶ DEKRA ist der Auffassung, dass die Festlegung eines angemessenen THC-Grenzwertes auf wissenschaftlicher Basis im Rahmen des § 24a StVG von entscheidender Bedeutung für eine höchstmögliche Verkehrssicherheit ist – der aktuell gültige Grenzwert für Cannabis im Straßenverkehr erscheint hierbei maßvoll und basiert nicht zuletzt auf dem Stand von Wissenschaft und Technik.
- ▶ DEKRA bietet seine Expertise bei der avisierten interdisziplinären Arbeitsgruppe des Bundesverkehrsministeriums an. Auch die einschlägigen Fachgesellschaften aus den Bereichen Rechtsmedizin (DGRM), Verkehrsmedizin (DGVM) und Verkehrspsychologie (DGVP) sollten miteinbezogen werden.

WORUM GEHT ES?

- Der Gesetzesentwurf, der am 16. August 2023 vom Kabinett beschlossen und am 18. Oktober im Bundestag erstmalig beraten wurde, zielt u.a. darauf ab, zu einem verbesserten Gesundheitsschutz beizutragen, die cannabisbezogene Aufklärung und Prävention zu stärken, den illegalen Markt für Cannabis einzudämmen sowie den Kinder- und Jugendschutz zu stärken. Zum Schutz von Konsumentinnen und Konsumenten soll die Qualität von Konsumcannabis kontrolliert und die Weitergabe verunreinigter Substanzen verhindert werden.

Datum Berlin, 03.11.2023
Kontakt Dr. Fabienne Beez
Telefon 030. 986098810
E-Mail fabienne.beez@dekra.com

DEKRA SE
Konzernrepräsentanz Berlin
Behrenstraße 29
D-10117 Berlin
www.dekra.de/presse

- Schrittweise soll zunächst der Besitz von bis zu 25 Gramm Cannabis zum Eigenkonsum, der private Eigenanbau durch Erwachsene von bis zu drei Cannabispflanzen zum Zwecke des Eigenkonsums zur nichtgewerblichen Verwendung straffrei ermöglicht werden.
- § 24a Straßenverkehrsgesetz legt Grenzwerte (0,5 Promillegrenze) für den Alkoholkonsum fest. In der Anlage zu § 24a ist die Substanz Tetrahydrocannabinol (THC) zwar genannt. Ein Grenzwert ist dort jedoch nicht ausgewiesen. Der Gesetzgeber hat die so genannten analytischen Grenzwerte nicht in den Gesetzestext übernommen, sondern im Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog für Verkehrsordnungswidrigkeiten festgeschrieben. Basierend auf der aktuellen Rechtsprechung gilt eine Messung von 1,0 ng/ml THC im Blutserum als ordnungswidrig.
- Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird die für die Zulässigkeit des Führens von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen maßgeblichen Grenzwerte für Tetrahydrocannabinol (THC) im Rahmen des § 24a des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) auf wissenschaftlicher Grundlage untersuchen und ermitteln. Hierzu wird eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe bestehend aus Experten der Bereiche Medizin, Recht und Verkehr unter Federführung des BMDV mit dem Ziel einer ergebnisoffenen Untersuchung und Ermittlung eines ggf. gesetzlich festzulegenden THC-Grenzwertes im Rahmen des § 24a Absatz 2 StVG eingerichtet. Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe sollen im Frühjahr 2024 vorliegen.

DAS IST UNSERE POSITION

- Da es im Fahrerlaubnisrecht stets um die Abwehr erheblicher Schäden für Leib und Leben geht, ist dies der Maßstab unserer Gefährdungsbeurteilung.
- Cannabis beeinflusst wie alle psychoaktiven Stoffe unser Nervensystem und damit grundlegende Komponenten der Leistungsfähigkeit zum sicheren Fahren. Dies gilt insbesondere für die Gruppe der regelmäßigen Cannabiskonsumenten mit hochdosierter Wirkstoffaufnahme sowie für die Personengruppe mit Mischkonsum von Cannabis und anderen Substanzen u.a. Alkohol.
- Mit Blick auf die aktuelle Studienlage kann zwischen Kurzzeit- und Langzeitfolgen unterschieden werden. Die Konsumhäufigkeit von Cannabis erweist sich als Risikofaktor für die Einhaltung von Verkehrsvorschriften, die Selbsteinschätzung eigener Fahrsicherheit ist kaum zuverlässig, da es im Gegensatz zu Alkohol keine linearen Dosis-Wirkungsbeziehungen gibt und die

konsumierte THC-Menge meistens unbekannt ist. Internationale Meta-Analysen zeigen, dass das Unfallrisiko leicht bis moderat ansteigt.

- Das Lagebild auf Basis internationaler Studien zeigt zudem, dass es außerordentlich schwierig ist, sowohl methodisch saubere Studien als auch zuverlässige Datengrundlagen zu finden, um die Effekte einer Cannabislegalisierung auf Risikokenngrößen der Verkehrssicherheit sowie auf Kenngrößen des Gesundheitssystems adäquat bewerten zu können. Eine cursorische Betrachtung der Studien deutet im Vergleich gesellschaftlich relevanter Parameter vor und nach der Legalisierung von Cannabis auf eine gemischte Befundlage mit mehr negativen Effekten als positiven. Eine weitere Gruppe an Studien berichtet keine Veränderungen in den untersuchten Kenngrößen. Vor diesem Hintergrund sollte das CanG sorgfältig und unter Einbeziehung weiterer unabhängiger Expertise überarbeitet werden. Mehrere Reviews kommen zu dem Ergebnis, dass sich derzeit keine Grenzwerverhöhung fachlich begründen ließe. Falls das Bundesministerium für Digitales und Verkehr für die Zulässigkeit des Führens von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen den maßgeblichen Grenzwert für Tetrahydrocannabinol (THC) auf wissenschaftlicher Grundlage weiterführend untersuchen und ermitteln möchte, ist aus Sicht von DEKRA die Durchführung Fahrversuchen mit Probanden unter exakt kontrollierten experimentellen Bedingungen entscheidend – diese gelten nach höchstrichterlicher Rechtsprechung als der “Goldstandard“ bei der Festlegung von Grenzwerten im Straßenverkehrsrecht.
- Allerdings besteht im Zusammenhang mit der Debatte um die Anhebung des THC-Grenzwertes ein Dilemma: Gelegentliche Cannabiskonsumenten würden von einer Anhebung des THC-Grenzwertes am stärksten profitieren, da sie keine Ahndung einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG befürchten müssen. Gerade in dieser Gruppe der Cannabiskonsumenten sind die negativen Auswirkungen auf das Verhalten im Straßenverkehr jedoch am deutlichsten. Regelmäßige Cannabiskonsumenten können vermutlich eine niedrige THC-Beeinträchtigung besser kompensieren als gelegentliche Cannabiskonsumenten, jedoch steht ihr gewohnheitsmäßiges Konsummuster im Widerspruch zur EU-Führerscheinrichtlinie, die regelmäßige Konsumenten von Betäubungsmitteln als ungeeignet einstuft. Die EU-Mitgliedstaaten sind verpflichtet, dieser Risikogruppe keine Fahrerlaubnis zu erteilen, zu erneuern oder zu verlängern. Zudem ist davon auszugehen, dass regelmäßige Konsumenten häufiger als Gelegenheitskonsumenten mit höheren THC-Werten in Erscheinung treten sollten, sodass sie von einer moderaten Anhebung des Grenzwertes kaum profitieren dürften.

- Die Erwartung, eine Freigabe von Cannabis zu Konsumzwecken in der Freizeit führe nicht zu einer Verschlechterung des Sicherheitsniveaus im Straßenverkehr, erscheint tendenziell verfrüht und könnte sich als zu optimistisch erweisen. Im Ergebnis der verfügbaren Datenlage und einschlägiger Literatur erscheint der aktuell gültige Grenzwert für Cannabis im Straßenverkehr maßvoll, er basiert auf dem Stand von Wissenschaft und Technik und bietet gleichzeitig die erforderliche Indikatorfunktion als „Risikokennwert“. Seine Nützlichkeit besteht in der validen und zuverlässigen Identifikation jener Kraftfahrer, von denen aufgrund erheblicher Fahreignungsmängel ein erhöhtes Gefahrenpotenzial für die Verkehrsgemeinschaft ausgeht.
- Grundsätzlich sollte die Debatte um einen höheren Grenzwert von der Einführung des CanG abgekoppelt werden. Erst wenn auf wissenschaftlicher Basis nach Einführung des CanG eine aussagekräftige Datenlage vorhanden ist, sollte über die Beibehaltung oder Anhebung des THC-Grenzwertes entschieden werden.

Über DEKRA

Seit fast 100 Jahren arbeitet DEKRA für die Sicherheit: Aus dem 1925 in Berlin gegründeten Deutschen Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein e.V. ist eine der weltweit führenden Expertenorganisationen geworden. Die DEKRA SE ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft des DEKRA e.V. und steuert das operative Geschäft des Konzerns. Im Jahr 2022 hat DEKRA einen Umsatz von fast 3,8 Milliarden Euro erzielt. Knapp 49.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind in rund 60 Ländern auf fünf Kontinenten im Einsatz. Mit qualifizierten und unabhängigen Expertendienstleistungen arbeiten sie für die Sicherheit im Verkehr, bei der Arbeit und zu Hause. Das Portfolio reicht von Fahrzeugprüfungen und Gutachten über Schadenregulierung, Industrie- und Bauprüfung, Beratungs- und Schulungsleistungen sowie die Prüfung und Zertifizierung von Produkten und Systemen, auch in der digitalen Welt, bis zur Zeitarbeit. Die Vision bis zum 100. Geburtstag im Jahr 2025 lautet: DEKRA wird der globale Partner für eine sichere und nachhaltige Welt. DEKRA gehört schon heute mit dem Platinum-Rating von EcoVadis zu den Top-1-Prozent der nachhaltigen Unternehmen im Ranking.