



## Allgemeiner Deutscher Automobil-Club

Eingetragener Verein, Mitglied des ARC Europe  
und der Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)

### Präsidium

XXXXX  
XXXXX  
XXXXX  
XXXXX  
XXXXX

München, 3. Mai 2024

#### Auswirkungen der Cannabislegalisierung auf den Straßenverkehr

XXXXX,

die Umsetzung der Legalisierung von Cannabis ist eine Zeitenwende in der Drogenpolitik. In diesem Zusammenhang bewertet der ADAC e.V. die geplanten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Straßenverkehr.

Der Konsum von Cannabis und die Teilnahme am Straßenverkehr sind im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich voneinander zu trennen. Nach dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft können aufgrund der fehlenden Dosis-Wirkungs-Beziehung für Cannabis weder im Strafrecht noch im Ordnungswidrigkeitenrecht mit Alkohol vergleichbare Grenzwerte festgelegt werden.

Bedingt durch die Entkriminalisierung von Cannabis soll der aktuell noch gültige Grenzwert von 1,0 ng/ml THC im Blutserum, der einen Nachweis des Cannabiskonsums zwar ermöglicht, ohne allerdings dabei den Zeitpunkt des Konsums ausreichend berücksichtigen zu können, auf 3,5 ng/ml THC im Blutserum angehoben werden. Die Bundesregierung scheint mit der Formulierungshilfe an die Koalitionsfraktionen der Empfehlung der Expertenkommission folgen zu wollen, die eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit bis zu diesem Grenzwert für Konsumenten mit Vorerfahrung nahezu ausschließt und zugleich einer unverhältnismäßigen Sanktionierung von Cannabiskonsumenten vorbeugen will. In der Kommunikation ist es daher erforderlich, nicht den Eindruck zu vermitteln, dass die Anhebung des Grenzwerts mit einer Toleranz - am Steuer „bekiff“ Fahren zu können - verwechselt wird.

Das gilt insbesondere auch für den Mischkonsum. Für die Personen, die Cannabis konsumieren und am Straßenverkehr teilnehmen wollen, muss in der Folge ein absolutes Alkoholverbot gelten, da mit stärkeren Leistungseinbußen auch bei niedrigeren Werten aufgrund von Wechselwirkungen zu rechnen ist. Uns ist besonders wichtig, hier im Gesetz ein klares Signal zu setzen.

Neben der Frage, welche Regeln für einen Mischkonsum zu definieren sind, ist zu klären, wie zukünftig ein regelmäßiger Konsum von Cannabis von dem Verdacht des Substanzmittelmissbrauchs

abzugrenzen ist, der bekanntlich Zweifel an der Fahreignung hervorruft und eine medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) veranlasst.

Der BGH lehnt die Festlegung eines Grenzwertes für die absolute Fahruntüchtigkeit bei Cannabis weiterhin ab, da es einen Mangel an empirischen Studien gibt, die eine Wirkung von Cannabis im Hinblick auf das Unfallrisiko über einen längeren Zeitraum verlässlich dokumentieren und bewerten. Es ist daher wesentlich, die Lücke im Forschungsbereich rasch zu schließen, um gesicherte Erkenntnisse für die Rechtsprechung zu erhalten. Dies möchte ich anregen.

Das schließt auch den von der Bundesanstalt für Straßenwesen identifizierten (Forschungs)Bedarf an einfachen und anerkannten Testverfahren zur Feststellung und Eingrenzung des Konsumzeitpunkts von Cannabis mit ein. So sollte bspw. geprüft werden, inwieweit die Analyse von Mundhöhlenflüssigkeit zum Zeitpunkt der Verkehrskontrolle geeignet ist, eine akute Beeinträchtigung durch Cannabis ermitteln zu können. Vor der Anwendung neuer Messmethoden sollte deren Aussagekraft umfassend evaluiert werden.

Zugleich halten wir eine Aktualisierung der Begutachtungsleitlinien und der Beurteilungskriterien zeitnah für geboten, um den Behörden und Begutachtungsstellen Sicherheit bei der Prüfung und Feststellung der Fahreignung bei Cannabiskonsumenten zu geben. Während die Abhängigkeit von Cannabis nach ICD festgestellt werden kann, herrscht nach unserer Wahrnehmung erhebliche Unsicherheit darüber, wann Anhaltspunkte für Cannabismissbrauch begründet sind und wie dieser festgestellt werden kann. Die Formulierung in der FeV, die auf zu erwartende erneute Fahrten unter Cannabiseinfluss abstellt, ist hierfür nicht konkret genug.

Eine Mitgliederumfrage des ADAC aus dem Januar hat gezeigt, dass rund drei Viertel der Befragten auch nach der Legalisierung den Konsum von Cannabis nicht anstreben. Die Personen, die bereits mit Cannabis Erfahrung haben oder nicht abgeneigt sind, Cannabis auszuprobieren, zeigten in der Befragung ein in Zusammenhang mit dem Straßenverkehr geringer ausgeprägtes Gefahrenbewusstsein. Das bedeutet, dass diese spezielle Zielgruppe im Rahmen der Aufklärungskampagne zur Steigerung der Risikokompetenz dringend erreicht werden muss. Es besteht nicht die Möglichkeit, sich an einen Grenzwert „heranzukiffen“. Daher gilt unmissverständlich: „Wer fährt, kifft nicht!“

Der ADAC unterstützt mit seinen Möglichkeiten die Botschaften von *#mehr Achtung*, die unter dem Dach des BMDV initiiert werden und bietet seine Zusammenarbeit in der Thematik darüber hinaus mit seiner Expertise an. Die Zielstellung, den Straßenverkehr sicherer zu machen, eint die Aktivität.

Es würde mich freuen, wenn sich daraus weitere Anknüpfungspunkte zur Fortsetzung der vertrauensvollen und konstruktiven Zusammenarbeit ergeben würden.

Mit freundlichen Grüßen

XXXXX  
XXXX