



## Redigiertes Wortprotokoll der 73. Sitzung

### Verkehrsausschuss

Berlin, den 3. Juni 2024, 13:45 Uhr  
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1  
Paul-Löbe-Haus, E 300

Vorsitz: Udo Schiefner, MdB

## Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

### Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 4

- a) Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS  
90/DIE GRÜNEN und FDP

#### Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenver- kehrsrechtlicher Vorschriften

BT-Drucksache 20/11370

**Federführend:**  
Verkehrsausschuss

**Mitberatend:**  
Ausschuss für Inneres und Heimat  
Rechtsausschuss  
Ausschuss für Gesundheit

**Berichterstatter:**  
Abg. Florian Müller [CDU/CSU]

- b) Antrag der Fraktion der CDU/CSU

#### Für die Vision Zero und gegen die Erhöhung des Cannabis-Grenzwertes im Straßenverkehr

BT-Drucksache 20/11143

**Federführend:**  
Verkehrsausschuss

**Mitberatend:**  
Rechtsausschuss  
Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft  
Ausschuss für Arbeit und Soziales  
Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend  
Ausschuss für Gesundheit

**Berichterstatterin:**  
Abg. Swantje Henrike Michaelsen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

### Anlage

Stellungnahmen der Sachverständigen, Interessen-  
vertreter und anderen Auskunftspersonen

**Mitglieder des Ausschusses**

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
SPD	Berghahn, Jürgen Cademartori, Isabel Kröber, Martin Lutze, Thomas Plobner, Jan Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Schreider, Christian Stein, Mathias Troff-Schaffarzyk, Anja	Arlt, Johannes Hakverdi, Metin Hostert, Jasmina Martin, Dorothee Müller (Chemnitz), Detlef Rhie, Ye-One Rimkus, Andreas Ruf, Nadine Rützel, Bernd Stüwe, Ruppert
CDU/CSU	BareiB, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn	Bernstein, Melanie Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Obner, Florian Schnieder, Patrick Tebroke, Dr. Hermann-Josef Uhl, Markus
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Menge, Susanne Michaelsen, Swantje Henrike Slawik, Nyke	Benner, Lukas Eckert, Leon Janecek, Dieter Liebert, Anja Nestle, Dr. Ingrid
FDP	Abel, Valentin Lenders, Jürgen Reuther, Bernd Sauter, Christian	Funke-Kaiser, Maximilian Herbst, Torsten Konrad, Carina Kruse, Michael
AfD	Bochmann, René Brandes, Dirk Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Ehrhorn, Thomas Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Moncsek, Mike
Die Linke	Cezanne, Jörg	Latendorf, Ina



## Liste der Sachverständigen, Interessenvertreter und anderen Auskunftspersonen

### **Prof. Dr. Lorenz Böllinger**

Professor für Strafrecht und Kriminologie an der Universität Bremen, im Ruhestand  
Mitglied im Expertennetzwerk Schildower Kreis  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)*

### **Gerhard Hillebrand**

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC), Verkehrspräsident  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)*

### **Anja Käfer-Rohrbach**

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV), Stellvertretende Hauptgeschäftsführerin  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der FDP)*

### **DirProf. Dr. Ingo Koßmann**

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Leiter der Abteilung Verhalten und Sicherheit im Verkehr  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP)*

### **Prof. Dr. Frank Mußhoff**

Forensisch Toxikologisches Centrum GmbH München (FTC), Geschäftsführer  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)*

### **Marco Schäler**

Polizeirat, Deutsche Polizeigewerkschaft (DPolG), Geschäftsführer der Kommission Verkehr  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)*

### **Dr. Fabian Steinmetz**

Senior-Toxikologe bei Delphic HSE, Mitglied im Expertennetzwerk Schildower Kreis  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Gruppe Die Linke)*

### **Prof. Dr. Stefan Tönnies**

Universitätsklinikum Frankfurt/M., Institut für Rechtsmedizin, Leiter der Abteilung Forensische Toxikologie  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)*



### **Einzigiger Tagesordnungspunkt**

a) Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

#### **Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

##### **BT-Drucksache 20/11370**

b) Antrag der Fraktion der CDU/CSU

#### **Für die Vision Zero und gegen die Erhöhung des Cannabis-Grenzwertes im Straßenverkehr**

##### **BT-Drucksache 20/11143**

**Vorsitzender:** Meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich begrüße Sie ganz herzlich zur 73. Sitzung des Verkehrsausschusses, einer öffentlichen Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP, „Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ und dem Antrag der Fraktion der CDU/CSU „Für die Vision Zero und gegen die Erhöhung des Cannabis-Grenzwertes im Straßenverkehr“. Dazu liegen Ihnen die Drucksachen 20/11370 und 20/11143 vor.

Bevor wir gleich in die Anhörung einsteigen, ein Hinweis: Der fraktionslose Kollege Thomas Seitz aus dem Rechtsausschuss nimmt an dieser Sitzung teil. Der Rechtsausschuss ist ein mitberatender Ausschuss und der Kollege Seitz hatte, glaube ich, auch Fragen, die er hier stellen will. Ist das so weit in Ordnung oder gibt es da Widerspruch? – Ich sehe keinen Widerspruch. Dann können wir so verfahren. Ich möchte auch darauf hinweisen, dass der Kollege Jörg Cezanne an dieser Sitzung teilnimmt. Die Gruppe Die Linke hat angezeigt, dass Kollege Bernd Riexinger als ordentliches Ausschussmitglied für diese 73. Sitzung austritt und an seiner Stelle der Kollege Cezanne als ordentliches Mitglied des Ausschusses teilnimmt.

Zu unserer Anhörung darf ich nun herzlich die folgenden Sachverständigen und Auskunftspersonen begrüßen: Herrn Prof. Dr. Lorenz Böllinger, emeritierter Professor für Strafrecht und Kriminologie an der Universität Bremen. Herr Prof. Böllinger ist uns per Videokonferenz zugeschaltet. Hier im Saal begrüße ich Herrn Gerhard Hillebrand, Mitglied des Präsidiums und Verkehrspräsident des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs. Dann darf ich

begrüßen Frau Anja Käfer-Rohrbach, stellvertretende Hauptgeschäftsführerin des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft, Herrn Prof. Dr. Ingo Koßmann, Leiter der Abteilung Verhalten und Sicherheit im Verkehr der Bundesanstalt für Straßenwesen. Ich darf begrüßen – auch über Video zugeschaltet – Herrn Prof. Dr. Frank Mußhoff, Geschäftsführer des Forensisch Toxikologischen Centrums München, Herrn Markus Schäler, Polizeirat und Geschäftsführer der Kommission Verkehr der Deutschen Polizeigewerkschaft, Herrn Dr. Florian Steinmetz, Senior-Toxikologe bei Delphic HSE, und Herrn Prof. Dr. Stefan Tönnies, Leiter der Abteilung Forensische Toxikologie am Institut für Rechtsmedizin des Uniklinikums Frankfurt am Main. Auch Herr Dr. Steinmetz und Herr Prof. Tönnies sind per Video zugeschaltet. Ich möchte denjenigen von Ihnen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken. Diese wurden als Ausschussdrucksache 20(15)267 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar.

Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen. Es sind zwei Frage- und Antwortrunden vorgesehen. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder bis zu zwei Auskunftspersonen befragen. Richten Sie Ihre Fragen an eine Person, erhält diese acht Minuten Antwortzeit. Befragen Sie zwei Personen, erhält jede Person vier Minuten Antwortzeit. Wie viele Fragen dabei jeweils gestellt werden, ist unerheblich. Ich bitte die Ausschussmitglieder, eine Redezeit von maximal drei Minuten für Ihren Beitrag einzuhalten. Nach der Frageunde schließt sich die Antwortrunde an. Ich bitte die Auskunftspersonen, sich die an Sie gerichteten Fragen zu notieren und in der Antwortrunde dann en bloc zu beantworten. Wie viel Redezeit Ihnen dafür insgesamt zur Verfügung steht, werde ich Ihnen dann jeweils vor Ihrem Beitrag noch einmal ankündigen. Wenn Sie dann das Wort haben, wird Ihnen die verbleibende Redezeit auf dem Saalmonitor angezeigt. Die per Videokonferenz teilnehmenden Sachverständigen sehen die verbleibende Redezeit in der Videokonferenz eingeblendet. Wir haben einen Zeitrahmen bis etwa 15.45 Uhr. Die Anhörung wird live vom Parlamentsfernsehen im Internet übertragen und wie üblich wird auch ein Wortprotokoll von der Anhörung erstellt und im Internet veröffentlicht.

Dann steigen wir nun in die erste Fragerunde ein



und ich darf zunächst Herrn Abgeordneten Stein für die Fraktion der SPD das Wort geben.

Abg. **Mathias Stein** (SPD): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Ich bedanke mich auch bei den Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen abgegeben haben und ich freue mich, dass wir hier so ein breites Fachpublikum haben. Wir haben in den letzten Debatten, die wir im Deutschen Bundestag hatten, auch gesehen, dass es durchaus einen Großteil der Menschen berührt, was wir hier diskutieren. Für uns als SPD-Bundestagsfraktion ist immer ganz wichtig, dass wir der „Vision Zero“ Rechnung tragen, dass es also null Verkehrstote und Schwerverletzte gibt. Daran muss sich aus meiner Sicht auch diese Grenzwertdiskussion orientieren. Es darf allerdings auch nicht dazu führen, dass Menschen, die Cannabis konsumieren, überhaupt gar nicht mehr Auto fahren dürfen. Das steht uns, glaube ich, als Verkehrspolitikern nicht zu.

Meine erste Frage geht an Herrn Prof. Tönnies. Sie sind auch Mitglied der Grenzwertkommission gewesen. Es gab jetzt eine Fachgruppe, die den Bundesverkehrsminister in dieser Frage beraten hat. Diese Fachgruppe hat den Vorschlag für einen Grenzwert von 3,5 ng gemacht. Wie beurteilen Sie diesen Grenzwert? Ist der aus Ihrer Sicht handhabbar? Besteht für Menschen, die unterhalb dieses Wertes sind, noch eine Gefährdung oder kann die weitestgehend ausgeschlossen werden?

Die zweite Frage geht an Herrn Hillebrand vom ADAC. Wie beurteilen Sie die Regelung, die jetzt im Gesetzentwurf für die Fahranfänger getroffen wurde? Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Wert von 3,5 ng für Menschen, die keine Fahranfänger sind?

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann gebe ich das Wort Kollegen Müller für die CDU/CSU-Fraktion.

Abg. **Florian Müller** (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich freue mich auch sehr über die Gelegenheit, als Ausschuss heute noch mal zu den Folgen der Cannabislegalisierung die Expertinnen und Experten anzuhören! Das geschieht interessanterweise auf den Tag genau elf Monate, nachdem wir als Ausschuss schon einmal eine Anhörung zu diesem Thema hatten. Ich teile zu 100 Prozent, was der Kollege Stein zur „Vision Zero“ gesagt hat. Wir haben als Verkehrsausschuss dabei immer sehr klar hervorgehoben, dass es uns um die

Verkehrssicherheit geht, dass es darum geht, die Anzahl von Verletzten und Verkehrstoten zu reduzieren. Und das ist hier nicht das Gremium, das die Legalisierung erschweren oder begünstigen soll, sondern es geht allein um Fragen der Verkehrssicherheit. Und die bisherige Debatte, auch die Veröffentlichungen, die wir so wahrgenommen haben, vermitteln den Anschein, dass das nicht der Fall ist, sondern dass es insbesondere um eine Begünstigung der Legalisierungsideen der Ampelfraktionen geht. Wir sind darauf gespannt, wie wir heute mit Ihnen als Expertinnen und Experten ins Gespräch kommen. Herzlichen Dank, dass Sie sich heute hier die Zeit nehmen! Für die Unionsfraktion kann ich da schon vorweg sagen, wir wollen die Verkehrssicherheit weiter fördern und deshalb ist da unsere Positionierung – das können Sie sich vorstellen – im Sinne der Verkehrssicherheit ausgerichtet.

Ich habe zunächst zwei Fragen. Eine Frage an Prof. Mußhoff: Die Expertenkommission im Bundesverkehrsministerium schlägt das Heraufsetzen des THC-Grenzwertes auf 3,5 ng vor und zieht den direkten Vergleich zum Alkohol. Wobei die Bundesregierung auf eine Kommission aus Experten hört, die nicht nur für die Legalisierung von Cannabis, sondern auch einen sehr liberalen Umgang mit Drogen im Allgemeinen sind. Zumindest deuten die Veröffentlichungen, die man so liest, darauf hin. Herr Prof. Mußhoff, wie bewerten Sie das aus wissenschaftlicher Perspektive und halten Sie den Vergleich des 3,5-Nanogramm-THC-Werts als Parallele zu 0,2 Promille Alkohol für adäquat?

Meine zweite Frage geht an Marco Schäler von der Deutschen Polizeigewerkschaft. Vielfach wird – so auch bei der Expertenkommission des BMDV – die Polizei entweder außen vorgelassen oder nur am Rande gehört. Sie findet kein Gehör. Und das, obwohl die Polizei eigentlich über die meiste Erfahrung aus dem Alltag verfügt, die Konsummuster kennt, insbesondere mit Bezug auf die Fahrtüchtigkeit. Ich habe mit Interesse Ihre Stellungnahme gelesen. Welche konkreten Auswirkungen in der Umsetzung des neuen Straßenverkehrsgesetzes werden sich aus Ihrer Sicht – sollte das so beschlossen werden – für die Polizei im alltäglichen Dienst bei Kontrollen, Drogentests etc. ergeben? Und wie ändert sich aus Ihrer Sicht die Praxis im Vergleich zum bisherigen Vorgehen? Gibt es da noch Erfahrungswerte, die Ihnen weiterhelfen können? Danke!



**Vorsitzender:** Vielen Dank! Frau Kollegin Michael- sen für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bitte!

Abg. **Swantje Michael- sen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜ- NEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank auch von mir an die Expertinnen und Experten, die heute hier sind und sich die Zeit nehmen, mit uns über diesen Wert und alle Fragen drumherum zu diskutieren. Für uns als Grüne, aber auch in der Ampel, ist das Ziel, einen vernünftigen Grenzwert festzulegen, der natürlich die Verkehrssicherheit im Blick hat, der aber auch gleichzeitig fair ist für alle Konsumentinnen und Konsumenten, die Kon- sum von Cannabis und Autofahren trennen. Wir wollen nicht mehr die Kriminalisierung von Can- nabis oder den Verbot des Konsums von Cannabis pauschal über das Führerscheinrecht. Das ist nicht nur im Zuge der Legalisierung sinnvoll und richtig, sondern sowieso sinnvoll und richtig, weil in den letzten Jahren und Jahrzehnten viele zehntausend Menschen zu Unrecht kriminalisiert und auch mit dem Führerscheinvertot bestraft wurden. Insofern finden wir es sehr gut, dass wir jetzt auf dem Weg sind, eine neue sinnvolle Regelung zu schaffen.

Meine Fragen gehen an Herrn Dr. Koßmann. Zum einen würde mich noch mal interessieren – mit Blick auf den vorgeschlagenen Wert von 3,5 –, wie Sie das in der Gesamtbewertung einschätzen. Wenn ich das richtig verstanden habe, bezieht sich der Vergleich zu den 0,2 Promille beim Alkohol nicht auf die Wirkung, sondern die Risikobewertung. Können Sie da ein, zwei Sätze zu sagen, wie dieser Vergleich zustande kommt und was der eigentlich aussagt mit Blick auf die 3,5 und die Frage der Ge- währleistung der Verkehrssicherheit? Und dann würde mich auch interessieren, wie Sie auf die Sonderregelung für Fahranfängerinnen und Fahran- fänger blicken. Wir als Grüne halten die nicht für nötig, weil der Wert von 3,5 sehr streng ist. Mich würde interessieren, wie Sie das einschätzen mit Blick auf die Frage, ob da eine Vergleichbarkeit zu Alkohol besteht oder wo an dieser Stelle vielleicht auch der Vergleich hinkt. Danke!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Für die AfD-Fraktion hat der Kollege Brandes das Wort.

Abg. **Dirk Brandes** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsit- zender. Erlauben Sie mir auch kurz einleitend zu sagen, dass wir natürlich auch die Sicherheit im Straßenverkehr an vorderster Stelle sehen, als Ver- kehrspolitiker. Herr Stein, Sie haben gesagt, die

Grenzwertdiskussion soll im Rahmen der „Vision Zero“ geführt werden. Das widerspricht sich nach meiner Auffassung mit der Einführung von Drogen in unseren Alltag oder diese zumindest zu legali- sieren. Und Frau Michael- sen sagte, wir bräuchten einen fairen Grenzwert. Und der faire Grenzwert wäre für mich auch, wenn alle heile nach Hause kommen und alle heile aus dem Auto steigen. Das nur vielleicht mal kurz als Einführung. Was meiner Meinung nach immer noch nicht schlüssig ist: Beim Alkohol gibt es klare wissenschaftliche Grenzwerte. Wenn auch da physisch Alkohol un- terschiedlich wirkt, je nach Konsumverhalten. Also sprich bei höherem Konsumverhalten hat Alkohol eine geringere Wirkung. Aber trotzdem gibt es dort Erfahrungswerte und es gibt wissenschaftliche Grundlagen. Für die Grenzwerte, die wir auch beim Cannabiskonsum bräuchten, gibt es keine Langzeit- studien, sondern es beruht nach unserer Auffas- sung auf theoretischen Überlegungen. Das Ausmaß der Erhöhung eines Grenzwertes auf 3,5 ng ist für uns nicht absehbar. Weiterhin haben Drogen im Straßenverkehr nichts zu suchen! Dabei bleibt es. Und dabei sollte es auch bleiben.

Ich würde meine Fragen gerne an Herrn Schäler stellen, weil ich denke, die Polizei kann wirklich die Folgen des Konsums aus der Praxis heraus be- urteilen. Herr Schäler, welche Schlussfolgerung zieht die Polizeigewerkschaft aus dem Umstand, dass nachweisbare THC-Werte im Blut keine Aus- sage über die Fahrtüchtigkeit der Betroffenen erlau- ben, in Bezug auf die polizeiliche Verkehrsüberwa- chung und ihre Kontrollen? Welchen Effekt wird die Grenzwert-erhöhung Ihrer Sicht nach auf die Si- cherheit des Straßenverkehrs haben und auf welche Befunde stützen Sie sich jetzt dabei? Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke! Für die FDP hat Kollege Len- ders das Wort.

Abg. **Jürgen Lenders** (FDP): Vielen Dank, Herr Vor- sitzender. Mein Dank erstmal an alle Anzuhören- den, dass Sie sich die Zeit genommen haben, sich hier intensiv mit uns auseinanderzusetzen. Und vorab, Herr Müller, die Botschaft höre ich wohl, Ihre einleitenden Worte, allein es fehlt mir der Glaube. Und am Ende müssen wir dabei natürlich auch die Rechtsprechung berücksichtigen, die uns nämlich aufgegeben hat, dass jemand, der zwar Drogen konsumiert, sich aber ansonsten vom Stra- ßenverkehr fernhält, also das klar trennen kann, dass wir den nicht bestrafen dürfen. Das ist ein



klarer Hinweis der Rechtsprechung, dem wir jetzt mit dieser Gesetzgebung auch folgen werden.

Meine Fragen gehen an Frau Käfer-Rohrbach. Vielen Dank, dass Sie da sind! Wir haben bisher keinen festgelegten Grenzwert im Gesetz. Vielleicht können Sie kurz erklären, wie wichtig es aus Sicht der Versicherungswirtschaft ist, dass wir überhaupt einen Grenzwert festlegen. Da kann man sich trefflich über die Höhe streiten. Aber dass überhaupt mal ein Grenzwert festgelegt wird, dazu etwas von Ihnen zu erfahren, wäre mir wichtig. Und vielleicht sagen Sie aus Ihrer Sicht auch etwas zu den Sonderregelungen, die wir getroffen haben, für die Fahranfänger. Klar, aus der Expertenrunde kam auch der Hinweis: „Brauchen wir nicht unbedingt.“ Dazu gab es von unserer Seite auch eine andere Einschätzung, dass wir gesagt haben: „Doch, bei den Fahranfängern würden wir es bevorzugen, eine andere Regelung zu haben.“

**Vorsitzender:** Danke! Herr Cezanne für die Gruppe Die Linke, bitte!

Abg. **Jörg Cezanne** (Die Linke): Danke, Herr Vorsitzender! Und auch mein Dank geht an die Sachverständigen. Vielen Dank, dass Sie uns Ihre Expertise zur Verfügung stellen! Die Frage der Gleichbehandlung von Alkohol mit anderen Drogen im Straßenverkehr, aber auch insgesamt in der Gesellschaft, war eine der zentralen Debattenpunkte in der ganzen Legalisierungsdiskussion. Und wir haben als Linke immer darauf hingewiesen, dass verschiedene Argumente eher dafürsprechen, dass der Genuss von Cannabis nicht schärfer bestraft werden sollte, oder überhaupt nur bestraft werden sollte, als das beim Alkohol der Fall ist. Meine Frage an den Sachverständigen Dr. Steinmetz: Herr Dr. Steinmetz, wird mit dem von der Expertenrunde vorgeschlagenen Grenzwert denn eine Gleichbehandlung mit Alkohol im Straßenverkehr geschaffen?

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Und dann darf ich jetzt dem Kollegen Seitz das Wort geben.

Abg. **Thomas Seitz** (fraktionslos): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine erste Frage richtet sich an Prof. Dr. Koßmann. Die Rechtsprechung wendet einen Grenzwert von 1,0 ng/ml im Blutserum an. Und dieser Grenzwert ist nicht vom Himmel heruntergefallen, sondern entspricht dem Beschluss der Grenzwertkommission von Ende 2002. Dieser Beschluss hat aber nicht nur den Grenzwert für Can-

nabis festgelegt, sondern auch entsprechende Grenzwerte für die Wirkstoffe von Morphin, Heroin, Kokain und die ganzen Amphetamine. Jetzt ist meine Frage: Wenn der Gesetzentwurf hingeht und sagt, diese Nachweisgrenze von 1,0 ng sei nur ein analytischer Grenzwert, entzieht man dann nicht auch der Rechtsprechung die Grundlagen für die ganzen anderen Betäubungsmittel im Rahmen des § 24a? Denn es liegt natürlich nahe, dann die hier vorgetragene Argumentation, dieser Grenzwert korreliere nicht mit einer tatsächlichen Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit, sondern sei ein reiner Analysegrenzwert – damit ist es doch eigentlich aus meiner Sicht vorhersehbar, dass dann auch entsprechende Angriffe gegen Verfahren erfolgen werden, bei denen es um andere berauschende Mittel geht als Cannabis.

Und die zweite Frage habe ich an Prof. Dr. Tönnies. Der jetzt im Gesetzentwurf vorgesehene Grenzwert von 3,5 ng/ml berechnet sich aus 2,5 ng in Analogie zum Blutalkohol – dazu wird in den schriftlichen Stellungnahmen viel ausgeführt –, dann wird wegen erfolgten Abbaus 1 ng abgezogen und dann gibt es noch einen pauschalen Sicherheitszuschlag von 1 ng/ml. Und berechnet ist der als 40 Prozent von dem ursprünglichen als zutreffend angesehenen Wert von 2,5. In anderen Messkonstellationen kenne ich Sicherheitsabzüge von drei Prozent. Manchmal wird das auch noch ein bisschen großzügiger weiter aufgerundet bis zehn Prozent. Aber ein Sicherheitszuschlag von 40 Prozent ist mir jetzt nirgendwo sonst bekannt. Vielleicht, wenn Sie ausführen könnten, wie es dazu kommt, vor allen Dingen im Hinblick darauf, dass nach meiner Kenntnis eigentlich die Nachweiskapazität der analytischen Chemie sich eher so bei 0,1 ng bewegt? Das heißt, bei einem Wert von 1 ng sind wir in einem Bereich, wo man sich schwer vorstellen kann, wie dann hier wirklich ein analytischer Fehler um 40 Prozent vorliegen kann. Wenn Sie das noch erläutern könnten? Denn das wurde in keiner der Stellungnahmen weiter ausgeführt. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke! Dann können wir in die erste Antwortrunde einsteigen. Wir gehen hier, wie bei anderen Anhörungen auch, alphabetisch vor. Zunächst hat Herr Hillebrand das Wort, für maximal vier Minuten.

**Gerhard Hillebrand** (ADAC): Vielen Dank! Zwei Fragen wurden mir gestellt. Die erste war, wie ich die Regelung für die Fahranfänger beurteile. Und



da muss man sagen, da kann man in die Vergangenheit gucken. Wir haben das schon mal im Jahr 2007 mit dem Alkohol gehabt. Junge Fahrer sind eine Gruppe, die eine besondere Risikogruppe darstellt. Und beim Alkohol hatten wir eine Null-Toleranz-Strategie. Dieser Weg wurde evaluiert. Die BAST hat direkt danach einen Rückgang der alkoholbedingten Unfälle und eine hohe Akzeptanz festgestellt. Und sie hat es im Jahr 2020 noch mal evaluiert und festgestellt, jawohl, diese Ergebnisse halten, das ist vernünftig. Und deswegen kann man sagen, auch die Re-Evaluation hat beim Alkohol eine hohe Akzeptanz gehabt. Und ich denke, das wird auch bei Cannabis so sein. Deswegen ist dieser angedachte Wert von 1 ng bei den Fahranfängern der richtige, um die Leute als besondere Risikogruppe „in der Spur zu halten“. Meine Bitte ist aber auch hier nach Inkrafttreten eine Evaluation vorzunehmen, damit man sehen kann, ob dieser Wert in der Praxis tatsächlich richtig ist und ob er hält.

Die zweite Frage war, wie ich den Wert von 3,5 ng für die anderen, die keine Fahranfänger sind, für die normalen Verkehrsteilnehmer, beurteile. Ich bin jetzt fast 30 Jahre Fachanwalt für Strafrecht und Verkehrsrecht. Ich hatte tagtäglich mit diesen Menschen zu tun, seitdem es diese Regelung gibt. Und dieser bisherige Beweisgrenzwert von 1 ng war aus meiner Sicht positiv falsch für ganz viele Leute, wo man festgestellt hat, dass man noch Cannabis findet, aber sie in ihrer Fahrsicherheit nicht mehr beeinträchtigt sind, nicht mehr beeinträchtigt in ihrer Verkehrssicherheit. Und ich glaube, dass diese alte Position in Ordnung war, solange jeder Cannabiskonsum, der nicht ärztlich verordnet wurde, illegal war. Aber das ist Vergangenheit. Der Gesetzentwurf, mit den 3,5 ng als Ergebnis dieser interdisziplinären Expertengruppe, ist, meine ich, der richtige Weg. Wir schließen eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit bis zu diesem Grenzwert für Konsumenten mit Vorerfahrung praktisch aus. Und gleichzeitig – und das finde ich das sicherlich Gute – beugen wir einer unverhältnismäßigen Sanktionierung von legal Cannabiskonsumierenden vor. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke! Dann darf jetzt Frau Käfer-Rohrbach antworten. Sie haben maximal acht Minuten.

**Anja Käfer-Rohrbach (GDV):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank, Herr Lenders, für die Fragen! Sie haben mich gefragt, ob es richtig sei,

dass ein Grenzwert einfach festgelegt werde. Aus Sicht der Versicherungswirtschaft ist es ein ganz, ganz wichtiger Punkt, dass wir hier jetzt Rechtsklarheit schaffen. Wer mit THC im Blut erwischt wird, fällt jetzt sofort eben noch unter das Strafgesetzbuch. Auch wenn hier kein Grenzwert festgelegt ist, riskiert man, seinen Versicherungsschutz zu verlieren. Die Kfz-Versicherung ist eine Pflichtversicherung zur Absicherung des Unfallopfers. Egal, ob man über dem Grenzwert liegt, wird natürlich der Schaden des Opfers bezahlt. Aber wir können natürlich als Versicherungswirtschaft schauen, ob wir in Regress gehen und denjenigen, der über dem Grenzwert liegt, in Regress nehmen und das Geld zurückverlangen. Bei einer Kasko-Versicherung gilt das Gleiche. Da kann die Leistung minimiert werden. Deswegen ist es ganz, ganz wichtig, dass Sie einen Grenzwert festlegen. Über die Höhe lässt sich sicherlich trefflich streiten. Dafür bin ich nicht die Expertin. Ob man 3,5 nimmt, wenn der Grenzwert zwischen 2 und 5 liegt? Keine Ahnung! Ich hätte aus Sicht der Verkehrssicherheit vielleicht eher den unteren Wert genommen, aber das liegt nicht in meiner Kompetenz. Wichtig ist deswegen – weil man da vielleicht auch die Erfahrung noch braucht – auch zu schauen, ob man nach zwei bis drei Jahren noch mal evaluiert, ob sich die Grenzwerte als tauglich erwiesen haben. Aber wichtig ist, dass wir jetzt erst einmal den Grenzwert festgelegt haben, auch aus Versicherungssicht.

Als zweiten Punkt fragten Sie, wie ich die Sonderregelung für Fahranfängerinnen und Fahranfänger einschätze. Da schließe ich mich Herrn Hillebrand an. Es ist ganz richtig, Fahranfänger sind eine Risikogruppe. Wir sehen das bei uns auch in der Unfallstatistik, aber eben auch bei den Schäden in den Versicherungen, dass es einfach die Gruppe zwischen 18 und 24 ist, die die schadensreichsten Unfälle verursacht. Sie haben eine höhere Risikobereitschaft, sind auch oft ablenkbar oder überschätzen manchmal die eigenen Fähigkeiten. Seit 2007 gilt eben diese Null-Toleranz oder die Null-Promille-Politik gegenüber Alkohol. Und ich glaube, es ist ein wichtiges Signal, dass wir auch hier mit sozusagen null THC, also kein Nachweis, eine klare Regelung haben. Denn das zeigt auch unsere GDV-Unfallforschung, dass vor allem die drohende Gefahr, den Führerschein zu verlieren, wirklich einfach ein Punkt ist, wo viele sagen: „Okay, ich trinke jetzt nicht!“ oder in dem Fall: „Ich kiffe jetzt nicht.“ Wir halten daher diese Sonderregelung für





Fahranfänger analog zum Alkohol für sehr sinnvoll. Wir sehen es eben an den Schadenszahlen. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann darf ich Herrn Prof. Dr. Koßmann das Wort geben, für maximal zwölf Minuten.

**DirProf. Dr. Ingo Koßmann (BASt):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich fasse das mal so zusammen: Ich werde mich äußern zu der Bewertung 3,5. Ich werde die Thematik „Fahranfänger“ noch mal bewerten und auch etwas zu anderen berauschenden Mitteln sagen. Ich werde das in einem machen und gar nicht einzeln abarbeiten. Vielleicht erst mal ein Statement vorab: Für uns als Bundesanstalt für Straßenwesen und auch für das Verkehrsministerium gilt die „Vision Zero“. Dazu bekennen wir uns. Deshalb bewerten wir auch alle Maßnahmen immer grundsätzlich danach, ob sie dieses Ziel verfolgen. Wir fassen die „Vision Zero“, die, wie Sie wissen, ja ursprünglich aus Schweden kommt, sogar noch eine Spur enger, also nicht nur Getötete und Schwerverletzte, sondern wir wollen auch generell Leichtverletzte und Unfälle überhaupt reduzieren. Das ist unser Leitbild bei allem, was wir machen. Jetzt vielleicht noch ein Satz: Wie kommen wir denn normalerweise zu Grenzwerten? Das ist, glaube ich, auch etwas, was immer wieder in dieser Thematik missverständlich wiedergegeben wird. Grenzwerte richten sich nicht danach, ob wir Einzelfälle kennen. Ich bringe immer ganz gerne als Beispiel: Ich kenne einen inzwischen 71-Jährigen, der kann nicht Auto fahren. Das kann aber für uns nicht Maßgabe sein, okay, ab 71 darf man nicht mehr Autofahren. Wie geht man dann stattdessen vor? Man muss versuchen, einen Gefahrgrenzwert zu definieren. Und dieser Gefahrgrenzwert wird üblicherweise an Unfällen festgelegt. Das ist uns nicht streng genug. Wir müssten eigentlich viel früher anfangen. Und deswegen haben wir als Bundesanstalt und auch als Ministerium immer gesagt, wir müssen bei den Leistungseinbußen ansetzen. Und genau das tut auch jetzt diese Expertenkommission in ihrem Urteil. Die gehen auch von dieser Ramaekers-Studie aus, bei der es diese Gruppe gibt, in der erste Einschränkungen beim Tracking auftreten, und zwar zwischen 2 und 5 ng. Die Expertenkommission hat sich entschieden, als Basiswert die Mitte dieses Bereiches zu wählen. Das kann man machen. Es ist nicht der Mittelwert, es ist die Mitte. Das heißt, wenn Sie den Mittelwert nehmen wür-

den, wäre er wahrscheinlich sogar noch höher – oder mit Sicherheit noch höher. Das heißt, das ist schon ein sehr konservativer Ansatz. Des Weiteren zieht man pauschal 1 ng für den Zeitverzug zwischen der Kontrolle oder dem Delikt und der vielleicht späteren Blutentnahme ab. Dann wird das Ganze entsprechend mit dem Messfehler multipliziert. Und so kommt man zu diesem Grenzwert von 3,5. Das heißt, ausgehend von ersten Leistungseinbußen können Sie davon ausgehen, dass unterhalb gar nichts ist. Null! Und von daher sagen wir an der Stelle auch immer, das ist der Grenzwert, den wir für alle anderen Teilgruppen auch anwenden können. Wir stimmen mit allen anderen darin überein, dass junge Fahrer absolut eine Risikogruppe sind. Darauf müssen wir ganz besonders gucken. Aber wenn unter 3,5 ng nichts ist, was soll denn noch weniger sein als nichts? Und sagen Sie jetzt nicht „gar nichts“. Das ist am Ende das Gleiche. Und deshalb, sagen wir, kann man auch bei Fahranfängern durchaus tiefer gehen, weil diese 3,5 und das, was darunter ist, nur noch ein reiner Nachweiswert ist, der überhaupt nichts mehr mit einem Einfluss oder im umgangssprachlichen Sinne mit einer Wirkung zu tun hat. Das muss man einfach sehen.

Die Frage zum Alkoholverbot: Im Prinzip ist der Gedanke beim Alkoholverbot eigentlich derselbe. Denn auch beim Alkoholverbot ist das erst mal keine Null-Promille-Regelung, weil das auch schon rechtlich nicht funktioniert, sondern das geht in etwa bis 0,2 Promille. Und was ist ab 0,2 Promille? Ab 0,2 Promille beginnen die ersten Leistungseinbußen. Und das ist genau das, was wir mit unserem 3,5 – oder was die Expertenkommission mit ihrem 3,5-Nanogramm-Wert – gemacht hat. Insofern sind für mich Alkoholverbot und 3,5-Nanogramm-Grenzwert das Gleiche.

Um vielleicht noch die letzte Frage zu beantworten, mir sind keine Erkenntnisse bekannt, dass wir jetzt bei den anderen berauschenden Mitteln nochmal über die Grenzwerte nachdenken müssten. Da hatten wir bei den Cannabiswerten klare Hinweise. Es ist ja hier auch schon dargestellt worden, dass Leute im Prinzip falsch positiv beurteilt wurden. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke! Dann hat Herr Prof. Mußhoff das Wort, maximal für vier Minuten.

**Prof. Dr. Frank Mußhoff (FTC):** Meine Damen und



Herren, an mich ging auch die Frage, was ich zu den 3,5 ng/ml sage. Dazu muss man erst mal sagen, dass diese 1 ng/ml ja sehr wohl durch das Bundesverfassungsgericht schon als Grenzwert definiert wurden, auch sachverständig beraten seinerzeit. Und ab 1 ng/ml kann es zu verkehrssicherheitsrelevanten Beeinträchtigungen kommen, was eben auch belegt ist. Die Frage ist, wie häufig passiert das? Und passiert das bei jedem? Bei jedem passiert das mit Sicherheit nicht. Dann, wie lange ist THC nach dem Konsum überhaupt nachweisbar? Wenn wir uns an einen isolierten Cannabiskonsumenden wenden, also ein gelegentlicher Konsument, der isoliert konsumiert, der danach auch wieder nüchtern wird, dann ist dieser Grenzwert von 1 ng/ml gerade mal in einem Bereich von fünf, sechs Stunden überschritten – lassen Sie es sieben Stunden sein – und dann ist der Wert schon wieder unter 1 ng/ml gesunken. Und das ist eigentlich auch die Zeit, wo von einem gelegentlichen, nicht gewöhnten Konsumenten unter Umständen verkehrssicherheitsrelevante Wirkungen ausgehen können. Wenn man also eine Gefährdung ausschließen will, sollte man sich doch am Gefährder, am ungewöhnten, isolierten Konsumenten, orientieren, nicht aber an den regelmäßigen, gewohnheitsmäßigen Konsumenten. Da gebe ich allen Mitrednern hier heute recht. Das ist ein Problem. Wer regelmäßig, gewohnheitsmäßig, nahezu täglich konsumiert, der kommt nicht unter 1 ng/ml und der hat solche niedrigen Konzentrationen, von dem wird keine Gefahr ausgehen. Aber das können wir den Leuten nicht ansehen. Wo setze ich den Messgrad für eine Gefährdung an? Aus unserer Sicht muss man sich an dem isolierten, ungewöhnten Konsumenten orientieren. Der Grenzwert ist recht seltsam zustande gekommen. Es wurde ja gerade schon gesagt, eine einzige Studie wurde hier zugrunde gelegt, die im Übrigen in der Fachliteratur sehr kontrovers diskutiert wird. Das werden wir von der Fachgesellschaft auch noch darlegen. Es wurden auch schon Auffälligkeiten unter 2 ng/ml in der Studie beobachtet, die waren nur noch nicht signifikant. 3,5-Festlegung, wenn man eine Gefährdung ausschließen will. Warum nicht zwei? Das andere ist ja wirklich Vorschulmathematik: 1 ng drauf, 1 ng ab. Also erst einmal kann man gerade wieder bei dem gelegentlichen Konsumenten nicht davon ausgehen, dass er sich in der terminalen Eliminationsphase befindet. In der von mir selbst zitierten Studie von Ramaekers sind durchaus Abbauraten von 4 ng/ml,

5 ng/ml beschrieben. Und wieder bei dem gelegentlichen Konsumenten hat man deutlich höhere Abbauraten zu verzeichnen, wenn man davon ausgeht, dass im Durchschnitt mehr als eine Stunde zwischen Fahrt und Blutentnahme liegt. Und ja, zur Messunsicherheit: Dazu hat sich eigentlich auch schon das Bundesverwaltungsgericht geäußert. Das ist eine Frage der Risikozurechnung. Es geht von dem Cannabiskonsumenden ein Gefährdungstatbestand aus. Insofern ist ihm das Risiko zur Last zu legen und er nicht noch mit einem „Sicherheitszuschlag“ zu belohnen.

Die 0,2 Promille: Man ist nicht in der Lage, einen Wert analog zu 0,5 Promille festzulegen. Wie soll man dann in der Lage sein, einen Wert analog zu 0,2 Promille festzulegen? Ich muss sagen, das ist sogar ein ganz gefährliches und schlimmes Wording. Ich glaube, Stefan Tönnies hat das sogar in seiner Stellungnahme auch angesprochen. Wenn wir beim Alkohol sind, dann fangen wir überhaupt erst bei Werten ab 0,3 an, über den Tatbestand einer relativen Fahrunsicherheit zu reden. Wenn wir hier sagen, das entspricht 0,2 Promille, dann ist das eine Bagatellisierung, die wirklich wahnsinnig gefährlich ist. Man nimmt sich bei Leuten unter Umständen auch in den Fällen – die es mit Sicherheit gibt, auch Herr Tönnies wird das mit Sicherheit bestätigen –, die unter 3,5 ng/ml liegen, die Unfälle bauen, die auffällig sind, quasi schon die Möglichkeit von einer relativen Fahrunsicherheit ausgehen zu können. Das ist eine sehr gefährliche Sache. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Dann darf ich jetzt Herrn Schäler das Wort geben, maximal für zwölf Minuten.

**Marco Schäler (DPoIG):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Zunächst erst einmal vielen Dank, dass wir als Deutsche Polizeigewerkschaft Stellung beziehen dürfen, denn wir sind diejenigen, die ein solches Gesetz auf der Straße auch umsetzen müssen. Es ist leider nicht immer der Fall, dass wir auch beteiligt werden. Deswegen möchte ich gerne direkt auf die erste Frage eingehen, welche Auswirkungen ein solches Gesetz auf unserer Arbeit als Polizei haben könnte und würde. Und da würde ich gerne vier Themenkomplexe aufmachen und die ganz kurz mit Ihnen durchgehen. Der erste Themenkomplex wäre „Drogenvortests“. Das ist auch in der Literatur schon mannigfaltig besprochen worden. Mit dem aktuellen Gesetzentwurf sehe ich da tatsächlich so einige Probleme für uns in der Umsetzung. Fangen



wir erst mal damit an, dass es auch vorab schon zahlreiche Anmerkungen gab, wo man das Gefühl bekommen hat, dass wir als Polizei in die Nutzung von Speicheltests erst mal eingeführt werden müssten. Die benutzen wir, soweit ich mich erinnern kann, schon seit fast zwei Jahrzehnten. Das ist gängige Praxis bei uns. Punkt zwei: Das Einzige, was an der Stelle angepasst werden müsste, wäre zunächst ein neuer Cut-off-Wert für diese Speicheltests, die wir verwenden, wenn ein 3,5-Nanogramm-Grenzwert kommen würde. Das sei laut Hersteller wohl machbar, natürlich mit Schwankungen. Jetzt kommt aber das große Problem, das im Gesetzentwurf besteht: Wir haben unterschiedliche Grenzwerte. Wir haben eben schon besprochen, wir haben den 3,5-er und zusätzlich den 1,0-er. Und den 1,0-Grenzwert will ich Ihnen noch mal verdeutlichen. Wir sind mit allem, was die Verkehrsstraftaten betrifft, wir sind bei den Fahranfängern – wir haben es heute mehrfach besprochen – in diesem Bereich. Wir sind aber im Übrigen auch beim gewerblichen Personenverkehr – im BOKraft – beim 1,0-er. Demgegenüber steht der 3,5er im neuen § 24a Absatz 1a StVG. Und das Interessante daran ist, ich weiß nicht, ob es ein Versehen war oder Absicht, insbesondere wenn wir ins Gefahrgutrecht gucken, da wurde nicht nachgesteuert. Wir haben in dem Bereich mit dem neuen Gesetzentwurf weiterhin die 3,5 ng. Jetzt muss man sich die Frage stellen, ob jemand, der Gefahrgut transportiert, an der Stelle die 3,5 haben darf und im Gegensatz zu einem Fahrzeugführenden, der gewerblichen Personenverkehr betreibt, weniger gefährlich unterwegs sein soll. Ich wage das zu bezweifeln. Wie dokumentieren wir so etwas im Straßenverkehr? Wir als Polizei müssen jetzt gucken, ob das jemand ist, der für den 1,0-er in Frage kommt oder jemand, der für den 3,5-er in Frage kommt. Und genau dafür müssten wir entweder an der Stelle mit zwei unterschiedlichen Tests arbeiten oder man setzt, wie auch immer das im Gesetzentwurf gemeint ist, mit sensitiven Tests an, also mit Tests, die Cut-off-Werte haben, die generell ab 1,0 ng anschlagen. Da würden wir aber natürlich ganz viele falsche positive Treffer generieren. Das ist aus polizeilicher Sicht so die erste Fragestellung, die man sich durch den Kopf gehen lassen müsste, was die Drogenvortests angeht, mit denen wir arbeiten müssen.

Und da möchte ich gerne auf den zweiten Aspekt übergehen, den wir heute schon besprochen haben:

die Fahranfänger. Ich unterstütze das ausdrücklich, die 1,0 ng für die Fahranfänger sollten in jedem Fall bestehen bleiben. Ich möchte das Augenmerk aber auf einen anderen Tatbestand lenken, nämlich § 48a Fahrerlaubnisverordnung, den wir auch im Gesetzentwurf haben, nämlich die Begleitperson für das begleitete Fahren ab 17 Jahren. Das ist uns als Polizei schon seit vielen Jahren ein Dorn im Auge. Denn da steht zwar schön drin, dass jemand entweder nicht mehr als 0,5 Promille haben darf – oder jetzt die 3,5 ng. Im Übrigen wird auch interessanterweise jetzt gesagt, 3,5 ng ist gleich 0,5 Promille. Das macht ja dann eigentlich auch keinen Sinn. Man hätte dann die 0,5 Promille für den Alkohol auf offensichtlich 0,2 reduzieren müssen. Aber worauf ich hinaus will, es ist wichtig, dass wir in dem Bereich für diese Begleitperson keine Nachweisführung vornehmen können. Es ist eine reine Symbolvorschrift, die aus meiner Sicht ins Leere läuft. Denn wir haben keine Berechtigung, die Begleitperson an der Stelle in irgendeiner Form einer Detektion zu unterziehen. Es gibt keinerlei Berechtigung, eine Blutprobe durchzuführen – nichts. Das heißt, wir könnten das niemals durchführen, da es keine Ordnungswidrigkeit ist. Die nächste Frage: Wie sollen wir das überwachen? Gar nicht! Es geht nicht.

Von den Fahranfängern möchte ich gerne zum Medikamentenprivileg kommen, was uns als Polizei natürlich auch schon seit vielen Jahren beschäftigt. Wir müssen uns aber in irgendeiner Form damit abfinden, dass es für uns sehr schwierig ist, die bestimmungsgemäße Einnahme an der Stelle zu kontrollieren. Es gibt keine einheitliche Dokumentation durch den Arzt. Das heißt, es gibt kein einheitliches Formular. Nichts! Und wir müssen gucken, ob jemand vielleicht eine Mischintoxikation hat. Das ist das Einzige, was wir machen können. Ob bestimmungsgemäß eingenommen worden ist oder nicht, ist egal, denn wir können es nicht überprüfen. Aus polizeilicher Sicht ist es zudem erschreckend, dass es gar keinen Grenzwert für das Medikamentenprivileg gibt. Und jetzt möchte ich zum Alkoholverbot kommen, was wir eben schon mal haben anklingen lassen, nämlich das Alkoholverbot für denjenigen, der 3,5 ng oder mehr im Blutserum hat. Jetzt stellt sich mir die Frage, wenn wir doch für das Medikamentenprivileg diese Ausnahme machen, aber gleichzeitig betonen, wie gefährlich es doch ist, eine Mischintoxikation zu haben, stelle ich mir die Frage, warum wird diese Ausnahme für



denjenigen gemacht, der das Medikamentenprivileg in Anspruch nimmt. Da könnte man aus meiner Sicht zweifelsfrei nachjustieren. Das kann aus unserer Sicht so nicht stehen bleiben.

Jetzt möchte ich noch ganz zum Schluss – das wäre auch der Übergang zu den anderen Fragen – noch einmal auf die polizeiliche Sichtweise eingehen. Ich werde jetzt keine Kommentierung zu dem 3,5-Nanogramm-Grenzwert machen. Das soll bitte den Experten der Toxikologie, der Rechtsmedizin vorbehalten bleiben. Die polizeilichen Erfahrungen sind rein subjektiv. Ich kann aus eigener Erfahrung sagen – ich habe viele Jahre mit Herzblut als Polizist Verkehrskontrollen und Verkehrsüberwachung gemacht –, dass die Kalkulation, ob jemand noch fahrtüchtig ist oder nicht, bei Cannabis ein riesenproblem darstellt und mit der Heraufsetzung des Grenzwertes noch viel größer wird. Denn in der Bevölkerung ist man ja der Meinung: „Ich kann jetzt kiffen und zwei, drei Stunden später passt das schon wieder, dass ich fahren kann.“ Wir haben aber gleichzeitig einen steigenden Wirkstoffgehalt in den Produkten und der Abbau ist ein ganz anderer, als er das früher mal war oder vielleicht für die Konsumenten kalkulierbar sein sollte. Leistungseinbußen sind für uns auch jetzt schon deutlich wahrnehmbar für Bereiche unter dem Grenzwert von 3,5 ng. Wir haben also auch Personen mit 2 ng und mehr, die wir aufgreifen, die Auffälligkeiten zeigen. Und damit arbeiten wir als Polizei. Wir halten nicht jeden an und kontrollieren ihn einfach und gucken, ob er vielleicht einen Drogenvortest machen will. Denn wir gucken, ob er Ausfallerscheinungen hat. Ist er verlangsamt in seinen Reaktionen, in seiner Sprache? Und spätestens, wenn wir Ausfallerscheinungen feststellen, sind wir sowieso im strafbaren Bereich unterwegs. Das heißt, das sind die Anhaltspunkte, mit denen wir arbeiten. Und die Effekte auf die Verkehrssicherheit – das möchte ich an der Stelle auch noch mal betonen –, wären mit dem vorliegenden Gesetzentwurf sicherlich nicht die der eingangs angesprochenen „Vision Zero“. Denn die Fahrzeugführenden, diejenigen, die solche Substanzen konsumieren, werden nie und nimmer kalkulieren können, ob sie ein Kraftfahrzeug wieder führen können oder nicht. Auch das ist jetzt schon ein Erfahrungswert, mit dem wir arbeiten. Denn es kommt regelmäßig die Standardaussage: „Ich habe doch vor zwei Tagen das letzte Mal konsumiert.“ Das ist die regelmäßige Aussage. Und wenn wir dann die Konzentrations-

werte in der Blutprobe sehen, dann muss man doch arg daran zweifeln und es dürfte – wie Prof. Dr. Mußhoff es eben schon so schön beschrieben hat – wohl auch nicht der toxikologischen Wahrheit entsprechen. Und deswegen muss auch in der Gesellschaft ankommen, dass der Konsum von Cannabis kaum kalkulierbar ist und eigentlich mehr als weniger Zeit zwischen dem erneuten Fahrtantritt liegen sollte. Und ich denke, das wird der Bevölkerung im Sinne der Präventionsarbeit schwierig zu erklären sein. Das ist auch ein Bestandteil von Polizeiarbeit, neben anderen Organisationen, die hier auch tätig sind. Und wir sind zahlreich vertreten an Schulen, an Fahrschulen. Das wird uns jetzt zukünftig noch viel mehr betreffen. Öffentlichkeitsarbeit nehmen vornehmlich auch andere Institutionen wahr. Aber ich habe es mir hier mal aufgeschrieben, § 21 Absatz 3 Nummer 4 des Konsumcannabisgesetzes: Da steht drin, dass die Anbauvereine aufgeklärt werden sollen über die Gefahren im Straßenverkehr, damit sie das weitergeben können an den jeweiligen Konsumenten. Da stellt sich mir die Frage, wer betreibt diese Aufklärung und wie werden wir darin einbezogen. Denn wenn es um den Straßenverkehr geht, denke ich, sind wir als Polizei schon aussagestark und können auch aus vielen Jahrzehnten Erfahrungswissen berichten. Daher auch meine Bitte, die Polizei dort nicht zu vernachlässigen und zu vergessen. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Vorsitzender:** Dann hat jetzt Herr Dr. Steinmetz das Wort für maximal acht Minuten.

**Dr. Fabian Steinmetz:** Vielen Dank! Ich wurde von Herrn Cezanne gefragt, bezüglich des neuen vorgeschlagenen Grenzwertes, ob es dadurch eine Gleichbehandlung mit Alkohol gibt. Gleichbehandlung war das Ziel. Leider hat man sich aber für Ungleichbehandlung entschieden. In der Empfehlung der Expertengruppe wird ja selbst angegeben, dass der Vorschlag von 3,5 ng/ml eher einer Alkoholkonzentration von 0,2 Promille entspricht. Ein Pendant zu 0,5 Promille wäre deutlich höher. Insbesondere, da wir ja wissen, dass Cannabispatienten bei mittleren zweistelligen Werten sicher fahren. Das mag nicht auf jede Person zutreffen, aber der Wert wäre auf jeden Fall deutlich höher. Ich sehe auch die Schwierigkeit, dass Blutkonzentration und Beeinträchtigung leider nicht gut miteinander korrelieren. Deshalb wären grundsätzlich wahrscheinlich gestaffelte Werte sinnvoller, und na-



türlich weitere Forschungen zu dem Thema, etwa bessere Biomarker. Aber bis dahin stellen die 3,5 ng/ml eine moderate Verbesserung des Status quo dar. Auch das Bestreben, den Speicheltest künftig neu zu kalibrieren und den Urintest vorzuziehen ist etwas, was einer Gleichbehandlung nicht völlig entspricht, aber in die richtige Richtung geht. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke! Dann darf ich zum Schluss der ersten Runde Herrn Prof. Tönnies das Wort für maximal acht Minuten geben.

**Prof. Dr. Stefan Tönnies** (Univ. Frankfurt/M.): Ich wurde einerseits zur Sicherheit bei TLC-Konzentrationen unter 3,5 ng/ml und andererseits zum Sicherheitszuschlag von 40 Prozent gefragt. Um an Prof. Mußhoff anzuknüpfen, 1 ng/ml ist tatsächlich eine Konzentration bei Leuten, die einmal pro Woche konsumieren, aber auch nicht viel häufiger, so dass sie nach sieben, acht Stunden unterschritten ist und sich diese Personen keine Gedanken machen müssen. Das Problem liegt bei den Personen, die häufiger konsumieren. Und da jetzt die persönliche individuelle Freiheit des Konsums besteht, ist das etwas, was man nicht ausschließen kann und das führt dazu, dass sich der Wirkstoff im Körper anreichert und diese Anreicherung führt dazu, dass es möglich ist, dass jemand eine THC-Konzentration im Blutserum hat, ohne dass er akut konsumiert hat und ohne dass er auch nachweisliche Wirkungen aufweist. Das ist das Problem, weshalb man einen Grenzwert braucht, der etwas erhöht ist, wenn man diese Personen berücksichtigen will. Wenn man bei dem Grenzwert von 1 ng/ml bleiben will – das wäre ein konservativer, vorsichtiger Ansatz –, dann würde man die Konsumfreiheit auf ganz seltenen Konsum, nämlich einmal pro Woche oder seltener, reduzieren. Alternativ müsste man auf den Führerschein verzichten, weil man ansonsten laufend positiv getestet würde. Daher die Diskussion um die Grenzwerverhöhung, um diese möglichen Anreicherungen bei einem häufigeren Konsum zu repräsentieren. Das kann natürlich von den Konsumenten überhaupt nicht abgeschätzt werden, das haben wir eben auch schon mal gehört. Die Konsumenten können die Wirkungen durchaus bei sich mehr oder weniger realistisch wahrnehmen. Diejenigen, die häufiger konsumieren, vernachlässigen das allerdings und daher ist das eine besonders gefährliche Gruppe für die Straßenverkehrssicherheit. Aber die Personen, die moderat konsumieren,

bei denen ist es sehr schwer abzuschätzen, welche THC-Konzentration herauskommt. Das können die nicht kontrollieren, sodass es auch sein kann, dass man nachher auch über 3,5 liegt, ohne dass man akut konsumiert hat und akut eine Wirkung aufweist. Für die Fälle, die tatsächlich gefährlich sind, die nämlich Ausfallerscheinungen, Rauschwirkungen, haben, ist aus meiner Sicht eigentlich das Strafrecht – § 315c, § 316 – gedacht. Diese Vorschriften sanktionieren eine entsprechende unsichere Fahrweise, unsichere Personen. Wir diskutieren hier einen Ordnungswidrigkeitentatbestand, der ein abstraktes Gefährdungsrisiko abdeckt, ohne dass unbedingt akute Rauschwirkungen vorliegen. Man muss bei Cannabiskonsum grundsätzlich sagen, dass im Vergleich der Gefährlichkeit des Konsums und der Verkehrssicherheitsrisiken, die sich nämlich in Unfällen oder auch Unfallverursachungen niederschlagen, Cannabis eher gering ausgeprägt ist. Wir liegen hier in einem Bereich, bei dem die epidemiologischen, das heißt die Verkehrsbeobachtungsstudien, zeigen, dass Personen mit Cannabiskonsum erst in höheren THC-Konzentrationsbereichen – typischerweise ab 5 ng im Vollblut, das entspricht ungefähr 7 ng im Serum – ein signifikant erhöhtes Unfallrisiko haben. Bei den Gremien, die sich um Grenzwerte gekümmert haben, wurde auch berücksichtigt, was eventuell in isolierten Studien, wie der zitierten Ramaekers-Studie, für Auffälligkeiten gesehen wurden. Und in der Studie, die jetzt hier zugrunde gelegt wurde, war das so, dass man die Ausfallerscheinungen mit Konzentrationsbereichen versucht hat zu korrelieren, was es sonst in der wissenschaftlichen Literatur kaum gibt. Und da hat man eben im Bereich 2 bis 5 ng gerade mal Auffälligkeiten im Tracking. Und da fangen Wirkungen gerade erst mal an. Und auch nicht alle Personen haben in dem Bereich Auffälligkeiten. Deswegen wurde dieser Bereich – und hier der mittlere Wert von 3,5 – als Basis und Ausgangswert genommen, als Wert für anfangende, deutlicher ausgeprägte Wirkungen, die man nachweisen kann, ohne dass hier schon das Verkehrsunfallrisiko erhöht ist. Die Sicherheit kann natürlich durchaus auch bei niedrigeren Konzentrationen beeinträchtigt sein. Da stimme ich Prof. Mußhoff sicherlich auch zu. Es gibt eben Personen – insbesondere diejenigen, die es nicht so gut tolerieren –, die auch ein, zwei Stunden nach dem Konsum 3,5 ng/ml haben und dann Verkehrsunsicherheiten aufweisen können, weil sie es eben nicht vertragen. Diese 3,5 ng/ml als



Grenzwert sind etwas, um abzugrenzen als pauschales Beurteilungsgrenzwertkonstrukt zwischen Personen, die wahrscheinlich ein Risiko darstellen und denen, die wahrscheinlich kein Risiko darstellen. Deswegen ganz klar auch von meiner Seite: Personen, die weniger haben und deutliche Ausfallerscheinungen zeigen, fallen in den Bereich des Strafrechts, wo das weiterverhandelt und ausdiskutiert würde. Aus meiner Sicht ist die Sicherheit auch bei THC-Konzentrationen unter 3,5 nichts, was man ausschließen kann. Bei 0,5 Promille und darunter kann man die Verkehrsunsicherheit auch nicht ausschließen. Man hat hier einen Grenzwert, der für den § 24a als Ordnungswidrigkeit eine gewisse Beurteilungsgrundlage gibt. Wenn man wirklich auf die „Vision Zero“ hinaus will, muss man alle Drogen komplett verbieten, auch komplett den Alkohol verbieten und auch noch einige andere Konstellationen sehr viel restriktiver handhaben. Das soll aber, denke ich, politisch und gesellschaftlich nicht abgebildet werden. Die Grenzwertkommission hat damals – zumindest die Hälfte der Grenzwertkommission – diese 3,5 ng als Grenzwertvorschlag auch so gesehen und abgewogen sowie Konzentrationen darunter als unwahrscheinlich hinsichtlich eines Verkehrssicherheitsrisikos gewertet. Und das hat die aktuelle Expertenkommission ebenfalls so gesehen.

Im Hinblick auf den 40-prozentigen Sicherheitszuschlag möchte ich vielleicht zwei, drei Worte zur Analytik sagen. Wenn man Blutalkoholbestimmung macht, dann ist das relativ einfach. Wir sind in einem relativ hohen Konzentrationsbereich für einen Fremdstoff in einer Probe und das ist analytisch relativ präzise und gut zu fassen. Wir sind beim THC allerdings entgegen dem, was so lapidar immer gerne heißt: „Bestimmt das mal gerade im Blut.“ Das lässt sich sehr einfach sagen. Tatsächlich ist der analytische Aufwand recht hoch. Das ist nichts, was jedes Labor einfach mal so nebenbei machen kann. Das ist ein relativ großer Aufwand. Die Fachgesellschaft GTFCh, die sich vor allen Dingen auch mit den analytischen Kriterien für den Nachweis beschäftigt hat, hat festgelegt, dass man bei niedrigen Konzentrationen einen Sicherheitszuschlag braucht, der höher ist als der, den man vielleicht vom Alkohol kennt. Das hat die Erfahrung gezeigt. Man hat in Ringversuchen eine standardisierte Probe an alle Labors geschickt. Man hat gesehen, dass zwischen den Labors durchaus Unterschiede bestehen, die sich zum Beispiel in einer Messun-

sicherheit repräsentieren, die in diesem Bereich liegt. Deswegen ist ein Aufschlag von 40 Prozent etwas, was durchaus angemessen wäre. Jedes einzelne Labor hat sicherlich eine bessere Präzision und Richtigkeit und analysiert sicherlich auch in der Routine besser. Aber das hat man als Grenzwertsicherheitsaufschlag, für die Gleichbehandlung, wenn man verschiedene Labors im Blick hat, gesehen.

**Vorsitzender:** Dann steigen wir jetzt in die zweite Fragerunde ein. Zunächst hat wieder Kollege Stein das Wort.

Abg. **Mathias Stein** (SPD) Herzlichen Dank! Ich habe eine Frage an Herrn Koßmann, und zwar zu den MPUs. Sie haben ja als BAST auch die Aufsicht über die medizinisch-psychologischen Untersuchungen. Wann halten Sie es für angemessen, auf Grundlage von Cannabiskonsum eine MPU anzuordnen? Werden nach Ihrer Einschätzung durch den neuen Grenzwert und die geänderte Fahrerlaubnisverordnung weniger Cannabiskonsumisten zur MPU geschickt? Und wie beurteilen Sie die Situation der Verkehrssicherheit bei dieser Fragestellung? Gibt es eine Verschlechterung oder ist sie gleichbleibend?

Dann noch eine Frage an Herrn Hillebrand: Das Thema „Prävention“ spielt eine zentrale Rolle. Ich habe gesehen, das Bundesverkehrsministerium ist ja schon dabei, Präventionsaufklärungsarbeit zu betreiben. Es ist ja nicht immer ganz so einfach, einen breiten Teil der Bevölkerung zu erreichen. Wie beurteilen Sie diese Präventionsaktivitäten? Und haben Sie noch weitere Vorschläge, wie man das eventuell verbessern kann?

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann hat jetzt Herr Müller das Wort für die CDU/CSU-Fraktion.

Abg. **Florian Müller** (CDU/CSU): Ganz herzlichen Dank! Vielen Dank auch an die Sachverständigen für Ihre Ausführungen! Im zweiten Block geht meine erste Frage an Marco Schäler. Sie haben ja auch in Ihrer Stellungnahme beschrieben, dass internationale Studien, beispielsweise Kanada, belegen, dass in einzelnen Ländern nach erfolgter Legalisierung die Zahl der Konsumenten, aber auch die Zahl der Verkehrsunfälle, signifikant zugenommen hat. Wie bewerten Sie die Entwicklung der letzten Jahre hinsichtlich der Drogenfahrten bzw. Drogenunfälle in Deutschland? Und welche Implikationen ergeben sich daraus für Sie bzw. die Polizei im



Umgang mit der Droge Cannabis im Straßenverkehr?

Und die zweite Frage geht an Prof. Mußhoff. Bislang galt es doch eigentlich immer als Common Sense, dass man bei Unsicherheit – weil die Studienlage zu einem Sachverhalt nicht ganz eindeutig ist oder noch keine Langzeitstudien vorliegen –, Vorsicht walten lassen sollte, besonders wenn es an die Formulierung von Gesetzen und Verordnungen geht. Jetzt kann man ja durchaus die Frage stellen, ob dieser Common Sense hier mit Blick auf den geltenden Gefahrgrenzwert für den Straßenverkehr eingehalten wurde. Daher konkret die Frage, Herr Professor Mußhoff, an Sie: Welche Folgen erwarten Sie für den Straßenverkehr und die Verkehrssicherheit? Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke! Frau Kollegin Michaelsen für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Swantje Michaelsen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich würde gerne in der zweiten Runde Herrn Prof. Böllinger fragen, wie wichtig ist es, dass wir diesen Schritt jetzt gehen und mit 3,5 ng THC pro Milliliter Blutserum erstmals einen echten Gefahrgrenzwert festlegen. Und können Sie auch noch mal erklären oder beleuchten, wie sehr in der Vergangenheit der angewandte analytische Grenzwert von 1 ng unverhältnismäßig war mit Blick auf die Verkehrssicherheit und vielleicht auch mit Blick darauf, welche Voraussetzungen gegeben sein müssen, damit Speicheltests genutzt werden können als Vorscreening?

Und dann würde ich gerne Herrn Dr. Koßmann noch mal fragen zu dem Thema „Mischkonsum“. Können Sie erläutern, warum der neue Grenzwert von 3,5 ng auch in Bezug auf die Folgen von Mischkonsum sinnvoll und sicher ist? Und die andere Frage in Bezug auf zu erwartende Unfallzahlen: Wie blicken Sie darauf? Was erwarten Sie in Bezug auf mögliche steigende Unfallzahlen oder eben auch nicht steigende Unfallzahlen durch die Legalisierung von Cannabis? Vielleicht sagen Sie auch etwas zur Verhältnismäßigkeit bei der Frage von Alkohol als Verkehrssicherheitsrisiko, auch noch mal mit Blick auf die Regeln? Es ist ja immer sehr auffällig, dass sehr scharfe Regeln bei Cannabis von denen gefordert werden, die da bei Alkohol sehr kritisch sind. Wie stellt sich das eigentlich in der Verhältnismäßigkeit der Unfallzahlen dar? Danke!

**Vorsitzender:** Danke! Herr Brandes, bitte!

Abg. **Dirk Brandes** (AfD): Vielen Dank! Nach der ersten Runde habe ich jetzt zum Teil mehr Fragezeichen als vorher, denn die Aussagen widersprechen sich ja doch ein bisschen. Da aber die Polizei die Institution ist, die mit den Verkehrsteilnehmern umgehen muss, ist für mich eigentlich die Aussage von Herrn Schäler maßgeblich. Ich habe noch eine weitere Frage an Herrn Schäler. Inwieweit glauben Sie, dass die Präventivwirkung von niedrigen Grenzwerten entkräftet wird? Also das Risiko, dass die Leute unter Drogeneinfluss fahren, wenn wir den Grenzwert hochsetzen: Wie hoch sehen Sie das Risiko, dass dies passieren wird?

Und dann habe ich noch Fragen an Herrn Dr. Koßmann. Wenn wir jetzt sagen würden, wir schicken alle Piloten auch mit 3,5 ng in die Luft, wie würden Sie dazu stehen? Und die zweite Frage an Sie: THC wirkt bei verschiedenen Menschen ja unterschiedlich stark. Inwieweit führt ein höherer Grenzwert dazu, dass Personen, die noch unter dem Einfluss von Cannabis stehen und deren Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt ist, nicht als solche erkannt werden, weil sie den höheren Grenzwert eben nicht überschreiten? Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke! Kollege Lenders, bitte!

Abg. **Jürgen Lenders** (FDP) Vielen Dank! Ich möchte meine Fragen noch mal an Frau Käfer-Rohrbach richten. Wir haben gerade schon kurz etwas über Mischkonsum gehört. Wir haben im Gesetzentwurf ja ein absolutes Alkoholverbot für Cannabiskonsumenten vorgesehen. In Ihrer Stellungnahme gibt es den Hinweis, dass Sie das noch nicht so für ganz ausreichend halten. Vielleicht können Sie uns das noch mal aus Ihrer Sicht darlegen, was Ihre Erfahrung bei Mischkonsum ist? Und auch bei der Anpassung der Fahrerlaubnisverordnung zu Cannabis sind Sie auch noch nicht restlos zufrieden. Dabei ist das aus unserer Sicht ja analog zum Alkohol geregelt. Vielleicht können Sie das auch noch mal ausführen? Dann ist jetzt hier schon mehrfach das Thema „Evaluation“ angeklungen. Aus Sicht der Versicherungswirtschaft, was würden Sie sagen – Sie sind ja auch bei den Unfallforschungen sehr aktiv –, wie sollte so eine Evaluation in den nächsten Jahren tatsächlich aussehen, um vielleicht die Gesetzgebung noch nachzuschärfen?

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Kollege Gezanne!



Abg. **Jörg Cezanne** (Die Linke): Danke, Herr Vorsitzender! Ich habe eine weitere Frage an den Sachverständigen Herrn Dr. Steinmetz. Können Sie, Herr Dr. Steinmetz, bitte noch mal erläutern, inwiefern die derzeitige Diskussion um Cannabis und die damit zusammenhängenden Grenzwerte eben nicht nur cannabisbezogen von Bedeutung ist, sondern auch wichtig ist für die Einordnung anderer Drogen im Straßenverkehr und deren Wirkung dort?

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Herr Kollege Seitz, bitte!

Abg. **Thomas Seitz** (fraktionslos): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich möchte meine Fragen an den Sachverständigen Prof. Mußhoff richten. Und zwar geht es bei der ersten Frage um die Auswirkungen auf OWi-Verfahren, bei denen es nicht um Cannabis, sondern um andere berauschende Mittel geht, wenn der Gesetzgeber hier durch die Abqualifizierung der Festsetzung der Grenzwertkommission als rein analytischen Grenzwert nicht der Rechtsprechung im Hinblick auf andere Betäubungsmittel die Grundlage entzieht. Und das Zweite wäre auch noch mal eine Äußerung zur Frage dieses Sicherheitsabschlages von 1,0 ng. Wobei sich mir auch nicht erschließt, warum hier diese 40 Prozent nur aus 2,5 ng berechnet werden und nicht aus 3,5. Das konnte ich jetzt auch noch nicht nachvollziehen. Aber ich bin eben Jurist und kein Chemiker. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Dann bitte ich jetzt wieder, die Fragen unter Berücksichtigung der jeweiligen Zeitfenster zu beantworten. Zunächst einmal hat Herr Prof. Böllinger das Wort für maximal vier Minuten.

**Prof. Dr. Lorenz Böllinger:** Danke für die Frage! Zunächst einmal ist aus der juristischen bzw. verfassungsrechtlichen Perspektive immer wieder in Erinnerung zu rufen, wir haben hier ein neues Freiheitsrecht eingeführt und das bedingt, dass eben aufgrund von Artikel 3 Gleichheit mit anderen entsprechenden Gefährdungstatbeständen geschaffen werden muss und aus dem Verhältnismäßigkeitsprinzip ein Eingriff auch geeignet und erforderlich sein muss. Das muss man grundsätzlich immer im Sinn behalten. Weiter möchte ich zu bedenken geben, dass wir bei Alkohol eine inzwischen fünfzig-, sechzig-, siebzigjährige Geschichte haben, in der die Empirie einerseits und die Rechtsprechung und die Gesetzgebung andererseits eine praktikable Lösung gefunden haben, die gesellschaftlich so akzep-

tiert ist. Man muss aber immer auch im Sinn haben, es ist bei Alkohol immer auch eine enorme Gefährdung der Gesellschaft akzeptiert worden, die sich in den Unfallzahlen niederschlägt und nicht zuletzt auch in den Alkoholkrankheiten. Aber das ist ein anderes Thema. Jedenfalls ist es wichtig, dass man klarstellt, das Verhältnismäßigkeitsprinzip erfordert, dass die Freiheitsrechte nur dann auch wirklich gewahrt werden können, wenn auch gewisse Risiken in Kauf genommen werden. Das ist bei diesem neuen Freiheitsrecht Cannabiskonsum auch der Fall. Es muss eine gewisse Risikoerhöhung in Kauf genommen werden. Deswegen mein Appell, dass auch erst mal Regelungen getroffen werden, die akzeptabel sind. Und man auch im Sinn behält, dass es auch hier einen längerfristigen Forschungsprozess geben muss, um dann vielleicht langfristig zu der wirklich guten und akzeptablen Lösung zu kommen, wie sie für Alkohol gefunden wurde. Auch bei Alkohol gibt es immer noch Argumente, dass man das weiter runterschrauben muss, dass man die Toleranz verringern sollte und so weiter. Dieses Abwägungsproblem bleibt immer erhalten, aber es besteht jedenfalls der Appell, weiterer Forschung Raum zu geben. Es besteht auch die Möglichkeit, dass durch den jetzt freigegebenen Cannabiskonsum manche Leute, die bisher Alkohol riskant konsumiert haben, vom Alkohol abgehen und stattdessen Cannabis konsumieren. Auch hier wissen wir nicht genau, ob einfach eine Addition von Risiken durch die Freigabe stattfinden wird oder ob es nicht gewisse Nivellierungsprozesse geben wird. Die Frage war zu 1 ng. Ich halte das Risiko eben für sehr hoch, ich beziehe mich auch auf das, was Herr Koßmann von der BASt gesagt hat, ich finde sehr zutreffend, dass wir eine Unzahl von falsch Positiven kriegen werden. Warum? Weil eben doch wenige Leute nur einmalig konsumieren. Die meisten Leute konsumieren doch immer mal wieder und werden auf die Weise ständig positiv getestet werden können, wenn es bei 1 ng bleibt. Das allein erfordert schon unbedingt eine Erhöhung des Grenzwertes.

Dann die Frage mit dem Speicheltest: Der ist aus Sicht der Expertenkommission essenziell – aus meiner Sicht auch –, um kurzfristig feststellen zu können, ob jemand innerhalb eines bestimmten kurzen Zeitraums, vor der Kontrolle bzw. vor Antritt der Fahrt konsumiert hat. Das allein vermeidet entscheidend die falsch positiven Bewertungen. Daher mein ganz großer Appell, dass der Speichel-





test mit einem relativ hohen Grenzwert geregelt wird, der dann darüber entscheidet, ob dieser aufwändige Analyseprozess auch noch nachgeschaltet werden muss. Danke!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann gebe ich Herrn Hillebrand das Wort für maximal vier Minuten.

**Gerhard Hillebrand (ADAC):** Vielen Dank! Die Frage, die mir gestellt wurde, ging in Richtung der Aufklärung über die Gefahren von Cannabis. Das BMDV hat schon eine Kampagne gestartet mit dem Hashtag „Mehr Achtung“. Ich glaube, das ist ein sehr guter Ansatz mit dieser Botschaft „Don't Drive High“. Wenn man sich die Bilder anguckt, sieht man, das ist ausdrücklich an eine jüngere Zielgruppe gerichtet und damit treffen wir genau die, bei denen wir auch im Sinne der Verkehrssicherheit das besondere Risiko sehen, nämlich eher die Fahranfänger. Die Alt-68er werden vielleicht von diesen Bildern nicht ganz so angetan sein wie die Jüngeren. Ich glaube, die werden davon angesprochen. Es gibt verlinkte Artikel, wenn man sich weiter fortbilden möchte. Man wird also angeteasert. Das geht in die richtige Richtung. Wir haben beim ADAC im Frühjahr diesen Jahres eine repräsentative Umfrage gemacht und das Ergebnis war, dass man eigentlich sagen kann, dass glücklicherweise doch drei Viertel auch jetzt nach der Legalisierung den Konsum von Cannabis nicht wirklich anstreben. Diejenigen, die allerdings schon Konsumerfahrungen haben, haben ein geringer ausgeprägtes Gefahrenbewusstsein. Die müssen wir erreichen. Deshalb ist diese Aufklärungsarbeit so enorm wichtig. Auch wir beim ADAC haben auf unserer Seite [adac.de](https://www.adac.de) eine große Kommunikationsarbeit aufgemacht in diese Richtung, um die Leute vom Kiffen und Autofahren abzuhalten. „Wer kiff, fährt nicht“ muss der oberste Grundsatz sein. Ich denke, dass es wichtig ist zu kommunizieren, dass wir mit der Anhebung eines Grenzwertes nicht wieder irgendwo einen Toleranzbereich einführen wollen. Das soll auf gar keinen Fall so sein. Und es ist genauso wichtig, finde ich, auf die Gefahren des Mischkonsums aufmerksam zu machen, dass Cannabis und Alkohol zusammen eine Mischung sein können, die sich potenziert, und dass deswegen das Alkoholverbot für diejenigen, die Cannabis konsumieren, sein muss. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Frau Käfer-Rohrbach hat das Wort für maximal acht Minuten.

**Anja Käfer-Rohrbach (GDV):** Vielen Dank für die Frage! Mischkonsum war schon das Stichwort, warum das absolute Alkoholverbot beim Mischkonsum mir bzw. aus Sicht der Unfallforschung nicht reicht. Weil es die Mischung macht! Cannabis und Alkohol erhöhen die Unfallgefahr. Nach dem Gesetzentwurf ist es erlaubt, dass, wenn man bis zu 3,5 ng im Blut hat, darf man auch noch bis zu 0,5 Promille Alkohol zu sich nehmen und dennoch Auto fahren. Das ist genau das Thema: internationale Studien belegen mittlerweile, ein erhöhtes Unfallrisiko besteht schon bei wesentlich geringeren Mengen bei der Mischung. Eigentlich müsste es Standard sein, wenn der Verdacht auf Cannabis- oder auf Alkoholkonsum besteht, dass man eigentlich bei der Kontrolle gleichzeitig beides abfragen müsste. Nur dann kann man auch gewährleisten, den Mischkonsum auszuschließen. Denn ich finde, das eine bedingt das andere. Wie Herr Hillebrand auch sagte, wenn Sie kiffen und trinken, sollten Sie sich nicht ans Steuer setzen bzw. es sollte eine ausreichende Zeit dazwischen liegen, solange Sie eben noch fahruntüchtig sind. Und deswegen müssen wir hier wirklich genauer hinschauen. So interpretieren wir im Übrigen auch die Empfehlung der interdisziplinären Expertengruppe. Bei einem Mischkonsumverbot muss erst die Kontrolle sichergestellt sein und es sollte wirklich nicht zulässig sein, dass wenn jemand 3,5 ng THC aufweist, er auch noch 0,5 Promille Alkohol im Blut hat. Da muss es wirklich eine geringere Menge sein. Also bitte nicht beides! Und das ist auch der zweite Punkt zum Thema „Fahrerlaubnisverordnung“, warum wir aus Sicht der Unfallforschung da nicht zufrieden sind. Nach der Fahrerlaubnisverordnung sind der Cannabiskonsum und der Alkoholkonsum geregelt, also sprich bei einer zweiten Zuwiderhandlung wird die Fahreignung überprüft. Mischkonsum ist verhältnismäßig kritischer. Momentan ist vorgesehen, dass bei Mischkonsum auch erst bei der zweiten Zuwiderhandlung die Fahreignung überprüft wird. Wir plädieren dafür, dass sofort beim ersten Verstoß, der ersten Zuwiderhandlung beim Mischkonsum wirklich sofort die Fahreignung überprüft wird. Denn im Endeffekt, wenn jemand gleichzeitig Alkohol und Cannabis konsumiert und sich dann direkt ans Steuer setzt, ist für uns das ausreichend fehlende Trennungsvermögen zwischen Konsum und Fahreignung dokumentiert.

Die letzte Frage war das Thema „Evaluation“. In der Unfallforschung des GDV haben wir aufgesetzt,



dass wir uns das Thema „Mischkonsum“ genauer anschauen und hier auch nochmal eine deutsche Studie ins Rennen schicken wollen. Das dauert aber noch ein bisschen. Hinsichtlich der Grenzwerte und der Frage, wie sich das auch vielleicht auf die Unfallzahlen auswirkt, sollte man sich das Gesetz unseres Erachtens in drei Jahren nochmal anschauen, wahrscheinlich auch unter Einbeziehung der Erkenntnisse der Polizei. Man sollte dann schauen, welche Auswirkungen das Ganze auch auf die Verkehrssicherheit hat. Haben wir erhöhte Unfallzahlen, vielleicht auch beim Thema „Mischkonsum“? Man sollte sich das dann nochmal völlig ideologiefrei anschauen und fragen, wo man vielleicht nachjustieren muss oder vielleicht auch nicht. Es wäre für uns einfach wichtig, dass man da nochmal draufguckt. Danke!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann darf ich das Wort Herrn Prof. Koßmann für maximal zwölf Minuten geben.

**DirProf. Dr. Ingo Koßmann (BASt):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich habe mir mal vier Komplexe aufgeschrieben. Das eine ist die MPU insgesamt mit all dem, was damit zusammenhängt: Verkehrssicherheit, Anzahl MPUs, Auswirkungen. Ich habe mir Mischkonsum aufgeschrieben, dazu kann ich ein bisschen was ergänzen. Die Verhältnismäßigkeit zu Alkohol und die Frage zu dem Grenzwert für Piloten. Und wie ist das mit der Detektion von den Fällen, die dann doch vorher Auffälligkeiten zeigen? Ich will mal anfangen mit einer klaren Aussage: Die Studienlage ist eindeutig. Die 3,5 ng sind eindeutig belegt. Dass jetzt die Fachgesellschaften nach 18 Jahren eine Stellungnahme dazu schreiben wollen, finde ich schön, aber ich verstehe nicht ganz, warum sie dafür 18 Jahre brauchen, zumal auch sie diese Studie immer wieder zitiert haben. Ich hätte in dem Zusammenhang nur eine Bitte: Beilen Sie sich, in sechs Jahren gehe ich in den Ruhestand. Die Frage ist also gar nicht so sehr, ob es unterhalb von 3,5 ng noch irgendeine Wirkung gibt, denn das ist nun wissenschaftlich bewiesen. Die Frage ist, was das für die MPUs heißt. Da will ich ein bisschen ausholen. Es gibt eine Studie von TÜV und DEKRA, die haben untersucht, wie das denn aussieht, haben wir denn Unterschiede im Risiko oder in der Beurteilung von Personen mit einem Wert kleiner und größer 3 ng. Die Studie hat gezeigt, die fallen alle mit der gleichen Quote durch, ob man über oder unter 3 ng liegt, mit 70 Prozent.

Jetzt kann man fragen: Woran liegt das? Haben die wirklich das gleiche Sicherheitsrisiko oder hat das andere Gründe? Wenn Sie sich das dann mal genauer anschauen, werden Sie sehen, den Urintest bestehen die zu über 90 Prozent, diejenigen, die kleiner 3 ng sind. Wir wissen, dass im Urin sehr lange nachweisbar ist, ob jemand Cannabis konsumiert hat. Aber warum fallen die dann durch? Das ist relativ einfach. Die fallen bei dem psychologischen Test durch. Und das liegt an den Anforderungen. Wenn man mit dieser Größenordnung erwischt wird, dann hat man im Zweifelsfall, ich sage mal, vor 24 Stunden das letzte Mal konsumiert. Das heißt, man hat ein ganz klares Trennungsverhalten gezeigt. Man muss dann zur MPU und ein Problem erkennen, das es gar nicht gibt. Da einem das dann schon nicht gelingt, wird es wahrscheinlich auch nicht gelingen, der Anforderung gerecht zu werden, für das Problem, das man faktisch nicht hat, auch noch den Freundeskreis zu ändern. Das ist der Grund, weshalb diese Menschen am Ende durchfallen. Da kann man schon ein Stück weit erkennen, dass wir mit unter 3,5 ng wirklich die Falschen erwischen. Und dass deshalb auch die Anhebung des Grenzwertes aus dieser Perspektive absolut sinnvoll ist.

Jetzt zu der Frage, was das für die Anzahl heißt. Was würde man denn schätzen, wie das zurückgeht? Da gibt es eine Studie der Leipziger Rechtsmediziner, die hat Herr Schäler auch erwähnt. Die kommen auf 36 Prozent, wobei da auch die Grenze bei 3 ng liegt und nicht bei 3,5. Andere Studien gehen in die ähnliche Größenordnung. Wir haben mal geguckt, wie das mit den Registrierungen der 24a-Fälle ist. Da kommen wir auf etwas über 50 Prozent, die quasi zu Unrecht zur MPU geschickt werden. Was heißt das, wenn man das mal in absoluten Zahlen fassen will? Wir können in unserer MPU-Statistik sehen, etwa 31.000 Fälle müssen wegen BTM, also Betäubungsmitteln – da ist Cannabis enthalten –, zur MPU. Eine Statistik haben wir im Moment dazu nicht, weil das nicht getrennt ausgewiesen wird. Gehen wir jetzt mal davon aus, dass davon in etwa 16.000 Fälle rein Cannabis sind, die zur MPU müssen. Und wenn man das mit diesem Wert von etwas über 50 Prozent ansetzt, dann kommen wir auf etwa 8.000 bis 10.000 Fälle, um die sich die Zahlen bei der MPU reduzieren würden. Und da sage ich, eigentlich schade, dass wir das nicht schon viel früher repariert haben. Und wenn ich das mit den Kosten einer MPU von – einfach



mal so ein Schätzwert – 1.000 Euro multipliziere, dann kommen wir auf einen Wert von acht bis zehn Millionen Euro. Da wundert es mich natürlich nicht, dass diejenigen, die damit Geld verdienen, auch darum kämpfen, dass das so beibehalten wird. Wenn wir das mit Alkohol vergleichen, da haben wir immer eine ganz andere Lage. Wenn Sie mich nach den ganzen Regelungen zu Alkohol fragen, kann ich Ihnen das gar nicht fehlerfrei aufsagen. Wir haben die 1,6 Promille-Grenze. Wir haben die 1,1 Promille-Grenze. Ab 1,6 müssen Sie zur MPU, ab 1,1 vielleicht. Und dann haben wir noch 0,5 und vielleicht haben wir auch 0,3. Und für Fahranfänger haben wir dieses Alkoholverbot. Und die Unfälle, die wir bei Alkohol haben, sind viel schwerer und treten auch viel häufiger auf – ohne dass ich damit Cannabis schönreden will. Und wenn wir uns nur mal die 0,5 Promille-Grenze anschauen, die entspricht einer Verdopplung des Unfallrisikos. Und ich bin der Expertenkommission dankbar, dass sie diesen Punkt gar nicht aufgegriffen hat, sondern dass sie sich wirklich daran orientiert hat, wo wir Leistungseinbußen haben. Denn wir möchten nicht, dass sich das Unfallrisiko durch Cannabiskonsum und Fahren verdoppelt.

Zum Thema „Mischkonsum“ vielleicht nur eine Ergänzung. Die Studien kennen wir alle, die Sie dort zitiert haben. Die Studien zeigen tatsächlich, dass sich durch den Konsum von Cannabis und von Alkohol das Risiko erhöht. Die Studien zeigen allerdings nicht, dass das für unter 3,5 ng so ist, sondern das liegt teilweise daran, dass da nur sehr pauschal erhoben wurde. Dass zum Beispiel nur festgestellt wurde, es wurde Cannabis konsumiert, aber es wurde nicht die Höhe erfasst. Und die einzige Studie, die das ein bisschen gemacht hat, die konnte keinen statistischen Nachweis erbringen, dass es dazu wirklich einen Unterschied gibt.

Dann war noch die Frage, wie wir das mit der Detektion machen. Es gilt natürlich immer, dass wenn es Auffälligkeiten im Verkehr gibt, spielt der Cannabis-Grenzwert, egal wo er liegt, natürlich keine Rolle mehr. Herr Schäler hat ja erläutert, dass Fahrerinnen und Fahrer rausgezogen werden, wenn sie Auffälligkeiten zeigen. Und da spielt der Grenzwert keine Rolle. Insofern mache ich mir keine Sorgen, dass der erhöhte Grenzwert dazu führt, dass Leute, die nicht mehr fahrtüchtig sind, und das auch zeigen, weiterhin im Verkehr unterwegs sind. Danke!

**Vorsitzender:** Danke! Jetzt hat Herr Prof. Mußhoff

für acht Minuten das Wort.

**Prof. Dr. Frank Mußhoff (FTC):** Erst einmal bin ich gefragt worden, wie sicher das Ganze ist. Herr Koßmann, ich teile da Ihre Meinung nicht, dass das jetzt hier Stand der Wissenschaft ist, was diese kleine Expertenkommission erarbeitet hat. Das ist jetzt ein Vorschlag. Wäre das Stand der Wissenschaft, wäre die gesamte Scientific Community dieser Meinung. Das wird national diskutiert, das wird international diskutiert. Da bin ich allein jetzt auch nicht der Quertreiber oder Querulant. Da gibt es sehr viele, die sich bewusst sind, dass das ein sehr schwieriges Thema ist, und dass es sehr schwer ist, einen vernünftig begründeten Grenzwert aufzustellen. Und genau wegen dieser Unsicherheit, die besteht, verwundert es mich doch sehr, dass man jetzt hier so aktiv wird und gleichzeitig mit der Teillegalisierung schon etwas am Straßenverkehr verändert. Für mich oder aus Sicht unserer Fachgesellschaft wäre es sinnvoll gewesen, das auch erst mal zu evaluieren. Wer konsumiert jetzt? Wer konsumiert jetzt häufiger? Wer konsumiert zum ersten Mal? Wie sieht die Teilnahme im Straßenverkehr aus? Hätte man da auch in Richtung Evaluation für eine gewisse Zeit Daten erhoben und das auch mit dem verglichen, was vor der Teillegalisierung war, dann hätte man eine ganz andere Grundlage gehabt, um zu sagen, da ist Handlungsbedarf und es sollte in diese oder jene Richtung gehen. Wir haben auch keine Möglichkeit, Handlungsempfehlungen an Konsumenten zu geben. Wir werden als Fachgesellschaft gefragt: Wie sieht es denn aus? Wir sind nicht in der Lage zu sagen, wie häufig ich in der Woche konsumieren darf, bevor es zu einer Kumulation kommt. Wir wissen nicht, ob es wirklich, wie Stefan Tönnies vorhin sagte, schon bei zweimal in der Woche ist oder ob man drei-, viermal konsumieren muss. Oder wie es aussieht, wenn ich dreimal konsumiere, eine Woche nicht, wo ich dann wieder stehe. Wir wissen da eigentlich gar nichts. Welche Auswirkungen sind zu befürchten? Wir haben mit Sicherheit jetzt einige „Probierer“. Darauf lassen zumindest Aussagen aus Polizeiprotokollen schließen: „Es ist ja jetzt legalisiert. Jetzt habe ich einen Auffahrunfall. Hätte ich wohl nicht tun sollen.“ Diese Personen bleiben vielleicht auch gar nicht dabei. Das muss man ganz klar sagen. Aber für die ist es erstmal interessant, zu probieren. Die sind ungewohnte Konsumenten und stellen eine Gefahr im Straßenverkehr dar, unter Umständen auch bei niedrigen Konzentrationen. Dann wird



allgemein ein bisschen diskutiert, es würden auf Dauer gar nicht mehr konsumieren, aber diejenigen, die konsumieren, konsumieren intensiver oder in höheren Dosen. Gut, die werden dann wahrscheinlich erst recht über 3,5 ng/ml liegen. Aber es ist natürlich allgemein für die Verkehrssicherheit nicht gut, wenn Leute zwischen Konsum und Fahren nicht trennen. Im Hinblick auf die „Vision Zero“ kann das aus meiner Sicht ein ganz großes Problem werden. Was mich auch sehr stört – Stefan Tönnies hat es gerade noch mal relativiert –, es wäre schön, wenn das auch wirklich noch mal öffentlich gemacht würde oder in diesen Schriften, dass eben hier nicht 0,2 – und wir reden nicht über relative Fahrunsicherheit –, dass es diesen Tatbestand weiter gibt, auch bei Werten unter 3,5. Das sollte bitte doch auch noch eindeutiger klargestellt werden. Aber es fehlt etwas, was man als Auffangtatbestand bezeichnet. Und ein solcher ist gerade dieser Ordnungswidrigkeitentatbestand gedacht. Wir haben zurzeit relativ viele Fälle. Ich will jetzt nicht erzählen: „Ich hatte da mal einen Fall ...“. Aber es gibt viele Fälle – wie der Polizeivertreter auch schon sagte –, da wird nicht einfach Blut abgenommen auf hohlen Verdacht hin, sondern man hat Auffälligkeiten bis hin zu beginnenden Ausfallerscheinungen. Über Auffälligkeiten braucht man nicht zu reden, das ist erst mal nur ein Konsumhinweis. Aber es gibt durchaus auch schon beginnende Ausfallerscheinungen. Es gibt ganz viele Fälle, wo schon steht „verlangsamt, apathisch, Sprache lallend“. Aber das harte Schwert des Strafrechts greift da noch nicht. Und das sind Leute, die eindeutig Anzeichen aufweisen für eine zentrale Beeinträchtigung in Richtung zentraler Dämpfung, was auf Cannabiswirkung zurückzuführen ist. Da gibt es jetzt den Auffangtatbestand des § 24a im unteren Bereich. Der fällt weg. Das finde ich sehr bedenklich. Da sind dann Leute weiter auf der Straße und lachen sich ins Fäustchen: „Ich kann konsumieren und mir passiert nichts.“

Dann wurde ich gefragt, wie es mit anderen Drogen aussieht. Auch hier befürchte ich so ein wenig, dass da ein Fass aufgemacht wird, dass man über die anderen Drogen jetzt auch reden könnte, reden müsste. Man kann argumentieren, das sind nach wie vor illegale Betäubungsmittel, die fassen wir aus dem Grund nicht an. Nichtsdestotrotz ist es jetzt angesagt, auch wenn man hier schon wieder mit Sicherheitszuschlägen und dergleichen anfängt. Wie sieht es aus bei den Grenzwerten des

§24a mit Sicherheitszuschlägen? Sind die inkludiert? Sind die nicht inkludiert? Was machen wir mit diesen anderen Drogen? Ich fürchte auch, dass da unnötig ein Fass aufgemacht werden kann. Ich bin mal gespannt, wie die Expertenkommission darauf reagieren wird. Zum Sicherheitszuschlag kann ich nur sagen, was Stefan Tönnies vorhin gesagt hat, ist absolut nachvollziehbar. Das ist leider so in diesen niedrigen Konzentrationen, in denen wir uns bewegen, dass es da große Spannungen gibt. Die 40 Prozent sind schon richtig gewählt. Warum man jetzt 2,5 und nicht 3,5 gewählt hat, muss man die Expertenkommission fragen. Vielleicht, weil das bei dieser so schönen Banal-Mathematik – hier eins ab und dann wieder eins hinzu –, dass man da erst nicht diesen Zuschlag für die Zeit bis zur Blutentnahme mitberücksichtigt hat. Sei es drum. Aber es ist sowieso nur ein Konstrukt, das wissenschaftlich nun wirklich auf ganz, ganz unsicheren Füßen steht.

Dann noch etwas: Ich möchte auch noch mal auf andere Drogen und den Speicheltest hinweisen. Herr Böllinger hat sich sehr für Speicheltests eingesetzt. Das finde ich auch eine sehr, sehr gute Idee. Das habe ich persönlich auch schon in die Diskussion eingeworfen bzw. auch die Fachgesellschaft, die Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin. Und das wäre eine sehr, sehr gute Sache, denn wir wollen nicht, dass Leute konsumieren und nicht trennen. Und über diesen Speicheltest könnte man das vielleicht wirklich überprüfen, auch als Eingangsvoraussetzung: Hat jemand getrennt, ja oder nein? Hat er im engen zeitlichen Zusammenhang mit der Fahrt Cannabis konsumiert, ja oder nein? Aber Herr Böllinger, in allen Ländern, wo das bisher gemacht wird, ist es dann so, wo der Speicheltest positiv ist, gibt es dann überhaupt keinen höheren Grenzwert mehr. Da gilt dann der Nachweis der Droge im Blutserum, wieder bei 1 ng, also auch in geringen Konzentrationen, teilweise gilt der Nachweis der Substanz mittels Chromatographie im Speichel sogar schon als Verwirklichung eines entsprechenden Tatbestandes. Und es wäre eigentlich auch ganz gut gewesen, weil dann hätten wir wieder das Problem, das ich sehe, nicht, dass man auch den gelegentlichen Konsumenten, der durchaus niedrige Konzentrationen hat, obwohl er zeitnah konsumiert, dann doch auch wieder bei diesem Konstrukt erfasst. Speichelvortest plus Chromatographie hätte man als Alternative in der Expertenkommission zu einer Erhöhung des Grenzwertes



im Blut diskutieren sollen. Das wäre eigentlich aus meiner Sicht oder aus Sicht unserer Fachgesellschaft ein vernünftiger Weg gewesen und wäre von großem Interesse. Wie der Polizeivertreter schon sagte, jetzt haben wir zwei Grenzwerte: 1 ng, 3,5 ng. Und wir haben auch noch die anderen Drogen. Auch die sind noch alle zu berücksichtigen. Ich denke mir, auch aus Kostengründen ist da ein Multitest erforderlich, zumindest auch für die anderen 24a-Drogen. Und wie kriegt man das alles mit einem Test zusammen? Mit welchen Cut-off-Werten? Mit welchen Grenzen? Auf absehbare Zeit befürchte ich, dass da nichts zustande kommt. In Österreich gab es dazu letzts eine sehr interessante Studie. Wichtig ist, dass man nicht nur Speichel-Blut vergleicht, sondern dass man auch Speichel-Speichel vergleicht und wirklich auch den Cut-off-Wert des Vortests vergleicht. Und zurzeit besteht noch erheblicher Nachholbedarf bei den Herstellern, was die Entwicklung von sensitiven Testes und sicheren Tests auch im Blick auf die Gleichbehandlung der Betroffenen angeht. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann darf ich Herrn Schäler das Wort geben für maximal acht Minuten.

**Marco Schäler (DPoIG):** Wie ist die Entwicklung in den letzten Jahren hinsichtlich der Drogenfahrten, also der folgenlosen Drogenfahrten, als auch der Verkehrsunfälle zu bewerten und wie könnte die ganze THC-Legalisierung bzw. vielleicht auch die Heraufsetzung des THC-Grenzwertes im Straßenverkehr dazu beitragen? Da ziehe ich gerne auch die Datenauswertung des Statistischen Bundesamtes heran, die eine Langzeitbetrachtung gemacht haben, nämlich über 30 Jahre hinweg das ganze Themenfeld begutachtet haben. Und da wird die ganze Misere auch schon deutlich. Herr Dr. Koßmann hat es eben schon gesagt, Alkohol ist natürlich quantitativ immer noch das Rauschmittel im Straßenverkehr, mit dem wir am meisten zu tun haben. Aber wenn wir uns die Langzeitbetrachtung angucken, fallen die Zahlen. Hingegen im Bereich der anderen Rauschmittel haben sich die Zahlen in den letzten 30 Jahren verfünffacht. Verfünffacht! Das muss man sich mal vor Augen halten! Und genau das ist auch der Themenkomplex, den wir uns als Polizei perspektivisch betrachten müssen. Wir haben aber die Verkehrsunfälle, die sich verfünffacht haben. Wir haben aber zusätzlich auch eine quantitative Zunahme der folgenlosen Fahrten, die übrigens Alkohol schon übertroffen haben nach

den Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes. Die folgenlosen Fahrten sind im Bereich der anderen berauschenden Mittel schon größer. Jetzt kommt aber die große Problematik. Wir haben auf Bundesebene keine Differenzierung der einzelnen Stoffgruppen. Wir wissen weder bei den Verkehrsunfällen noch bei den folgenlosen Fahrten, was für ein anderes berauschendes Mittel da eine Rolle gespielt hat. War es Kokain? War es Amphetamin? War es THC? Das kriegen wir nicht differenziert. Ich hoffe, dass wir in den Ländern bzw. dass die Polizei ansetzt, Auswertungen mit eigenen Daten zu machen. Aber das kann es nicht sein. Wir müssen eigentlich eine solide Ausgangslage haben, nämlich genau für das, was wir angesprochen haben, eine Evaluation. Was wollen wir denn überhaupt evaluieren? Wir vergleichen am Ende Äpfel mit Birnen. Und das kann es ja nicht sein. Das heißt, wir brauchen schon eine statistische Ausgangslage, um zu wissen, wie viele folgenlose Fahrten und wie viele Verkehrsunfälle es unter der Wirkung von THC gab. Und besonders interessant ist – das wird vielleicht auch Bestandteil der Auswertung sein –, welcher Wirkstoffgehalt eigentlich dahinter stand, bei den Verkehrsunfällen und bei den folgenlosen Fahrten. Da kommt nämlich der nächste Punkt, den wir heute auch schon angesprochen haben: Die Rechtsmedizin der Uni Leipzig hat zwar gesagt, mit Pi mal Daumen 3 ng würden wir perspektivisch ein Drittel der folgenlosen Fahrten verlieren. Die würden nicht mehr als Ordnungswidrigkeit auftauchen. Jetzt kommt natürlich der Blick in die Glaskugel. Dem würde ich für die Zukunft widersprechen. Denn ob wir über 1 ng, 2 ng oder 3 ng sprechen, wird voraussichtlich mit dem Wirkstoffgehalt, den ich vorhin angesprochen habe, gar nicht mehr das große Thema sein. Denn wir merken auch jetzt schon, dass die Werte jenseits davon liegen und dass perspektivisch der Faktor, dass nicht zwischen Fahren und Konsum getrennt werden kann, immer schwieriger wird. Denn mit 3,5 ng, genauso wie beim Alkoholgrenzwert, hat man irgendwie ein bisschen die Möglichkeit, einen vermeintlichen Spielraum zu nutzen.

Jetzt zu den möglichen Auswirkungen durch die Anhebung des THC-Grenzwertes: Wir haben die Entwicklungen in anderen Ländern – Herr Müller hat es gerade gesagt, die Studien aus Kanada und in den USA –, die uns eindrucksvoll gezeigt haben, dass wir in spezifischen Bereichen dort einen signifikanten Anstieg haben, insbesondere der tödlichen Verkehrsunfälle unter der Einwirkung von THC,



aber auch der folgenlosen Fahrten. Die zeigen uns, dass, wenn den Leuten suggeriert wird, dass sie THC konsumieren dürfen, die Handhabung mit dem Straßenverkehr einhergeht, und zwar in negativer Hinsicht. Das zeigen uns auch die internationalen Erfahrungen. Und genau da mache ich mir auch als Vertreter der Polizei Sorgen, dass der Einzelne das nicht kalkulieren kann. Die Fehleinschätzungen für den Straßenverkehr sind vorprogrammiert. Das heißt, ob wir – ich wiederhole mich – 1 ng, 2 ng, 3 ng haben, es bleibt abzuwarten, ob das perspektivisch überhaupt noch eine Rolle spielen wird, wenn das Konsumverhalten angepasst wird, weil es legal ist und der Wirkstoffgehalt steigen wird. Das sind im Übrigen polizeiliche Erfahrungen. Und es bleibt auch die Befürchtung, dass eben auch die folgenlosen Fahrten und auch die Verkehrsunfälle vielleicht ansteigen werden. Am Ende sollte die „Vision Zero“ zentraler Gegenstand der Verkehrssicherheitsarbeit sein. Die sehe ich dadurch gefährdet. Und zentral wäre gewesen, nicht den Grenzwert für THC raufzusetzen, sondern sich vielleicht einmal über die Grenzwerte von Alkohol Gedanken zu machen. Man hat es – ich habe es vorhin angesprochen – versäumt, im § 48a Fahrerlaubnisverordnung, begleitetes Fahren ab 17 Jahren, vielleicht für die Begleitpersonen die 0,5 zu revidieren. Ich habe mir hier aufgeschrieben – Herr Korbmann hat es vorhin aufgebracht –, ich kann es immer noch nicht glauben, dass man mit 1,6 Promille Fahrrad fahren darf. Das muss man sich mal vor Augen halten! Und genau das kann man vereinheitlichen: wir haben 0,3 Promille, 0,5, 1,1, 1,6. Wer soll da noch durchsteigen? Dann haben wir noch die Gefahrguttransporte, gewerblichen Personenverkehr, all das kommt zusammen und der normale Bürger muss da durchsteigen. Es wäre entscheidend gewesen, hier zu regulieren und nicht darüber nachzudenken, wie wir uns noch mehr herantasten können, dass jemand noch ein bisschen mehr unter der Wirkung oder Nicht-Wirkung von Cannabis fahren darf. Es wäre mein Appell hier in dieser Runde, dass man sich darüber Gedanken machen sollte. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Vorsitzender:** Danke! Dann darf ich jetzt zum Abschluss Herrn Dr. Steinmetz das Wort für maximal acht Minuten geben.

**Dr. Fabian Steinmetz:** Vielen Dank! Es ging um andere Drogen, wie man damit umgehen sollte bzw.

warum und was wir vielleicht auch von der Cannabis-Debatte lernen können. Dazu muss man wissen, das Führerscheinsrecht wird mittlerweile seit Jahrzehnten als Ersatzstrafrecht missbraucht. Ich wähle bewusst diese harschen Worte. Bei Cannabiskonsumern sind wir jetzt gesellschaftlich so weit, dass man nicht mehr grundsätzlich vom fehlenden Trennungsvermögen ausgeht und auch, dass man Abstand davon nimmt, nüchternen Fahrern Rauschfahrten konstruieren zu wollen. Das ist auch der Grund, warum wir uns hier darüber unterhalten. Diese Ungerechtigkeiten, die aktuell bei Cannabis mehr oder minder halbherzig adressiert werden, teilweise auch schon wurden, werden bei anderen Drogen völlig ignoriert. Dabei sollte es doch klar sein, Vergehen über das Betäubungsmittelgesetz sollten mit dem Betäubungsmittelgesetz bestraft werden und nicht über ein illegales Ersatzstrafrecht. Wenn jemand aktuell an einem Samstag Ecstasy, Speed, psilocybinhaltige Pilze oder was auch immer konsumiert, anstatt sich beispielsweise zu betrinken und diese Person nicht am Straßenverkehr teilnimmt, dann sehe ich als Toxikologe keinen Grund, warum die Person am darauffolgenden Montag kein Auto fahren sollte oder warum eine Fahrerlaubnisbehörde sagt: „Nein, diese Person ist grundsätzlich ungeeignet.“ Es geht, wie man schon erahnen kann, in dieser Kritik weniger um die angesprochenen Grenzwerte. Von mir aus kann man sich diese Grenzwerte auch gerne wissenschaftlich basiert anschauen und nach pharmakologischen Grenzwerten schauen, ob es da vielleicht Verbesserungspotenzial gibt, um die Sache gerechter zu machen. Aber das Hauptproblem in diesem Bereich ist die Fahrerlaubnisverordnung. Hier werden oft mangelnde charakterliche Eignungen ohne Evidenz, beispielsweise für eine Abhängigkeit, attestiert.

Ich möchte gerne noch kurz etwas ergänzen zu Herrn Mußhoff. Deutschland hat aktuell den strengsten Wert im internationalen Vergleich. Auch der neue Wert ist eher im niedrigen, mittleren Bereich, wenn man den internationalen Vergleich heranzieht. Das kann sich auch jeder selbst anschauen. Bevor man das tut, ein kurzer Hinweis: Deutschland ist eines von den wenigen Ländern, wo man künstlich Blut ankonzentriert zu einem Serum, um eine höhere Konzentration zu bekommen. Wenn man so einen Prozess methodisch immer gleich behandelt, ist auch nichts dagegen einzuwenden. Aber für die Vergleichbarkeit im internationalen



Kontext ist es sehr wichtig, dann Vollblut in Serum umzurechnen. Das ist, je nachdem, was man sich in der Literatur anschaut, der Faktor 1,8, also knapp 2. Wenn Nachbarländer beispielsweise Grenzwerte haben, sollte man an diesen Faktor denken und dann nochmal überlegen, ob es nicht doch sinnvoll wäre, dass Deutschland jetzt zumindest auf 3,5 ng/ml, wenn nicht sogar zu einem Pendant zu 0,5 Promille – also wahrscheinlich irgendwas in die Richtung 8 ng oder 10 ng oder am besten sogar auf gestaffelte Werte – geht. So etwas wäre definitiv

zu begrüßen, einfach um der Gerechtigkeit Geltung zu verschaffen. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Ich möchte mich an der Stelle recht herzlich bei den Sachverständigen für ihre Ausführungen bedanken und bei den Kolleginnen und Kollegen für diese Anhörung. Ich schließe die Sitzung und wünsche noch einen angenehmen Montag.

Schluss der Sitzung: 15:31 Uhr

Udo Schiefner, MdB  
**Vorsitzender**