

## **Kurzstellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM)**

zu geplanten Änderungen der FeV im Rahmen des CanG

Vor dem Hintergrund der avisierten Verabschiedung des Cannabisgesetzes im Deutschen Bundestag wandte sich die Konzernrepräsentanz der DEKRA SE mit Schreiben vom 18.12.23 an die Fachgesellschaften DGVP und DGVM. Erbeten wurde eine fachliche Stellungnahme<sup>1</sup> u.a. zu folgender Frage:

- *Wie schätzen die Fachgesellschaften DGVP und DGVM die Auswirkungen der geplanten Veränderungen im Verkehrsrecht, insbesondere des § 13a FeV, auf die Verkehrssicherheit ein?*

Der Entwurf des CanG enthält neben den Regelungen zur Freigabe des Cannabisanbaus, Vertriebs und Besitzes im Rahmen vorgegebener Grenzen auch Pläne zur Änderung der FeV, insbesondere einen Entwurf für einen § 13a sowie zu Änderungen in Anlage 4 FeV.

Hiernach soll zukünftig der regelmäßige Konsum von Cannabis (nach Rechtsprechung täglich oder nahezu täglich) die Eignung nicht mehr in Zweifel ziehen und bei gelegentlicher Einnahme von Cannabis keine für die Fahreignung zusätzlich relevanten Faktoren (z.B. Mischkonsum mit Alkohol) mehr Berücksichtigung finden. Auch nach einer Verkehrsteilnahme unter dem Einfluss von Cannabis soll eine Eignungsprüfung, anders als jetzt, erst dann erfolgen, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss begangen wurden. Nicht zuletzt nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (Urteil vom 11.04.2019 - BVerwG 3 C 25.17), bedarf es aber bei gelegentlichen Cannabiskonsumern bei einem ersten Verstoß gegen das Trennungsgebot eine Prognose, dass er auch künftig nicht zwischen einem seine Fahrsicherheit möglicherweise beeinträchtigenden Cannabiskonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs trennen werde. Dafür sei in der Regel die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens erforderlich (§ 46 Abs. 3 i.V.m. § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV). Durch das BVerwG wurde damit der Begriff des "Trennens" im Hinblick auf Anlage 4 FeV neu definiert. Dieser neue und vernünftige Ansatz des Trennverhaltens würde nicht mehr weiterverfolgt.

Diese Änderungen hätten u.a. zur Folge, dass:

- Ersttäter selbst mit einer sehr hohen Konzentration von z.B. 50 ng THC /ml Blutserum, welche sicher Konsum und Fahren nicht getrennt haben, nach einer Verkehrskontrolle keiner Fahreignungsüberprüfung unterzogen werden und nach Ablauf eines Fahrverbots ohne weiteres wieder am Verkehr teilnehmen können da es für THC keinen Grenzwert für die absolute Fahrsicherheit gibt;
- auch regelmäßige Cannabiskonsumtinnen und -konsumenten, die aufgrund hoher Konsumdosen bei der Verkehrsteilnahme häufig oder gar regelmäßig den gültigen Grenzwert überschreiten dürften, so lange nicht als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen gelten, bis sie mindestens zweimal „erwischt“ worden sind;
- Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer, die unter der Wirkung eines die Fahrsicherheit stark beeinträchtigenden Mischkonsums von Alkohol und Cannabis mit bis zu 1,09 Promille BAK und z.B. 10 ng THC/ml Blutserum, ein Kraftfahrzeug geführt haben, nicht nur als

---

<sup>1</sup> Die ausführliche Stellungnahme der Fachgesellschaften mit Nennung wissenschaftlicher Quellen wurde bei den Zeitschriften BLUTALKOHOL sowie ZVS zur Veröffentlichung eingereicht. Dort wird zusätzlich zur Bedeutung der Anhebung des Grenzwertes von 1 ng THC /ml Blut bei Anwendung des §24a StVG für die Verkehrssicherheit Stellung genommen.

nicht mehr als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen gelten, sondern ihre Eignung auch nicht überprüft werden soll.

Begründet werden diese massiven Lockerungen im Fahreignungsrecht zu Gunsten der Teilgruppe regelmäßiger, höherfrequenter Cannabiskonsumentinnen und -konsumenten sowie der Konsumierenden, die Cannabiseinnahme und Verkehrsteilnahme nicht trennen konnten oder wollten, im Wesentlichen mit einer subjektiv als gerecht empfundenen Gleichbehandlung von Alkohol und Cannabis. Dieser politisch offenbar handlungsleitende Gedanke ist aus einer neutralen Distanz heraus betrachtet allerdings kritisch zu sehen, hält einer vergleichenden Bewertung der Verhaltensphänomene nicht Stand und ist aus suchtpreventiven Überlegungen heraus sogar fatal.

Gerade, wenn durch die Liberalisierung des BtM-Rechts nicht nur mit einer höheren Verfügbarkeit von Cannabis, sondern auch mit einer deutlichen Zunahme der Zahl der zumeist jugendlichen Konsumentinnen und Konsumenten zu rechnen ist, sollte auf die bislang unvorhersehbaren Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit mit mehr und nicht mit weniger präventiven Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer reagiert werden. Junge Fahrer und Fahrerinnen verfügen über eine geringer ausgeprägte Fähigkeit zur Risikoabschätzung sowie eine generell geringe Reflexions- und Antizipationsfähigkeit. Auch haben sie weniger Erfahrung im Fahrzeughandling und sind noch weitgehend ungeübt in der Gefahren einschätzung. Daher besteht die berechtigte Sorge, dass gerade junge Fahrerinnen und Fahrer die Gefahren einer Verkehrsteilnahme nach Cannabiskonsum unterschätzen und deshalb weniger auf eine Fahrt unter Cannabiseinfluss verzichten werden.

Die vorschnelle Lockerung der bislang bewährten Überprüfungspraxis steht im Widerspruch zum Prinzip der vorbeugenden Gefahrenabwehr im Verwaltungsrecht sowie zu der „Vision Zero“ als übergeordnetes Gestaltungsziel von Verkehrssicherheitsmaßnahmen und gerät in Konflikt mit den Regelungen der EU-Führerscheinrichtlinie. Diesbezüglich hat sich das EU-Parlament bei einer ersten öffentlichen Debatte zur Revision der 3. EU-Führerscheinrichtlinie in der letzten Oktoberwoche 2023 mit großer Mehrheit für eine Fortsetzung der „Null-Toleranz-Politik“ bei Alkohol und Drogen in den 27 Mitgliedstaaten ausgesprochen.

Von einer an der Verkehrssicherheit orientierten Gestaltung des Verkehrsrechts wäre eine stärkere Betonung der Forderung nach einer cannabis-nüchternen Verkehrsteilnahme und eine konsequente Überprüfung der Konsumierenden, die dieser Forderung nicht nachzukommen bereit oder in der Lage sind, zu erwarten.

Eine gleiche Behandlung von Führerscheininhaberinnen und Führerscheininhabern, die den Konsum von Alkohol oder Cannabis mit ihren Mobilitätsinteressen vereinbaren müssen, ist auch dann gegeben, wenn in beiden Fällen „Punktnüchternheit“ erwartet wird, wenn also die einheitliche Erwartung an alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen gestellt wird, nicht mit dem Fahrzeug am öffentlichen Straßenverkehr teilzunehmen, solange sie unter dem potenziellen Einfluss eines Rauschmittels stehen. Dieser potenzielle Einfluss wird aktuell von der Wissenschaft noch bei einem Nachweis von 1 ng THC / ml Blutserum angenommen. Die uns bekannten wissenschaftlichen Studien lassen eine Erhöhung des Gefahrengrenzwertes für THC derzeit nicht begründet erscheinen (vgl. Stellungnahme der DGVM, ZVS, 1, 2024, S. 56-57).

Dass Punktnüchternheit im Zusammenhang mit Cannabiskonsum für die Konsumierenden schwieriger zu erreichen ist als nach Alkoholkonsum kann keine Begründung dafür liefern, in diesem Bereich mehr Risiken für die Allgemeinheit zu tolerieren, um für eine kleine Minderheit Mobilitätsbeschränkungen zu vermeiden. Es sollte jedem gelegentlich Cannabis Konsumierenden zumutbar sein, nach dem Rauchen eines Joints 5-7 Stunden vor Fahrtantritt zu warten. Es muss aus Rücksicht auf die Verkehrssicherheit auch zumutbar sein, nicht täglich oder mehrfach täglich Cannabis zu konsumieren, wenn man noch aktiv am Straßenverkehr teilnehmen möchte. Cannabiskonsum ist kein schützenswertes Menschenrecht und täglicher

Cannabiskonsum ist eine auch für die Gesundheit der Konsumierenden riskante Entscheidung.

Auch wenn man dem Grundsatz zustimmt, dass unterschiedliche Verhaltensweisen einheitlich, also „gleich“ hinsichtlich der Tolerierung von damit verbundenen Verkehrsrisiken, behandelt werden sollten, wird dies nicht erreicht, wenn die bestehenden Regelungen zum Alkohol im Straßenverkehr im copy-paste-Verfahren auf Cannabis angewendet werden. Die in vielen Jahren und auf der Basis unzähliger Studien sowie langjähriger Rechtsprechung zur Vermeidung alkoholbedingter Verkehrsrisiken entwickelten Regularien, sind nicht auf Cannabis übertragbar. Zu cannabisbedingten Risiken fehlen - nicht zuletzt aufgrund der langjährigen Null-Toleranz-Politik, die sie verzichtbar erscheinen ließ – verlässliche Studien, um riskante von weniger riskanten Verkehrsteilnehmern zu unterscheiden.

Der gleiche Anspruch auf Gefahrenvermeidung begründet keine gleichartige Behandlung ungleicher Substanzen und Verhaltensphänomene. Die Vergleichbarkeit der Auswirkungen von Alkoholkonsum und der Einnahme von Cannabis auf die Verkehrssicherheit ist hinsichtlich einer Vielzahl von Aspekten, wie etwa die Kenntnisse der Konsumentinnen und Konsumenten über Wirkstoffgehalte und der Einschätzung der individuellen Beeinträchtigung der Fahrsicherheit, nicht oder nur sehr bedingt gegeben.

Es wird bei Betrachtung der Studienlage deutlich, dass es eine Vielzahl von Faktoren gibt, die schon beim gelegentlichen Konsumenten die Wahrscheinlichkeit erhöhen, unter Cannabiseinfluss am Verkehr teilzunehmen. Es bedarf in diesem Feld noch einer differenzierten wissenschaftlichen Analyse der Situation in Deutschland nach einer Legalisierung des Cannabiskonsums, um angemessene, allgemeingültige Regelungen bezüglich Eignungszweifeln zu treffen. Bis eine differenzierte Aussage über die Gefährlichkeit bestimmter Konsummuster und Konsumenten möglich ist, sollten die bestehenden generalpräventiven Vorschriften sowie die Regelungen zur Überprüfung der Fahreignung in ihrer bisherigen Zielsetzung erhalten bleiben.

Aus alldem folgt, dass wir als Fachgesellschaften den angedachten § 13a FeV in der vorgeschlagenen Form für nicht problemangemessen und nicht für verabschiedungsreif erachten. Auch wenn eine Anpassung des § 14 FeV an die durch das Konsumcannabis-Gesetz (KCanG) neu entstandene Rechtssituation nicht ohne weiteres möglich sein sollte, wäre in einem neu geschaffenen §13a FeV sicherzustellen, dass gegenüber den gegenwärtigen Regelungen für die Überprüfung der Fahreignung von Konsumenten mit problematischem Konsumverhalten oder fehlendem Trennverhalten keine Änderungen vorgenommen werden, die sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken würden..

Berlin/München, den 08.02.2024

Gezeichnet:

Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier  
Präsident der DGVP

Dipl.-Psych. Jürgen Brenner-Hartmann  
Federführender der StAB

Prof. Dr. Matthias Graw  
Präsident der DGVM

Prof. Dr. Frank Mußhoff  
Mitglied der StAB