

# **Verkehrspolizeiliches Votum zur Legalisierung von Cannabis und zur Festlegung eines THC- Grenzwertes**

## **Vorbemerkung**

Die Bundesregierung plant neben der kontrollierten Abgabe von Cannabis zu Genusszwecken eine neue Bemessung des THC-Grenzwertes für die Teilnahme am Straßenverkehr.

In der vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) einberufenen Expertengruppe soll eine Neubemessung des Wertes anhand unterschiedlicher Gesichtspunkte geprüft werden.

Die Polizei kann dabei weniger eine Expertise auf medizinisch-wissenschaftlicher Grundlage liefern, sondern berät auf Basis verkehrspolizeilicher Expertise und vorhandener Praxiserfahrung.

## **1. Empfehlung**

- Die Polizei steht der Legalisierung von Cannabis unter Betrachtung der verkehrssicherheitsrelevanten Aspekte weiterhin ablehnend gegenüber und warnt vor den Konsequenzen, die sich daraus ergeben.
- Auch im Falle der Legalisierung von Cannabis wird sich die Polizei weiterhin konsequent für die Grenze von einem Nanogramm pro Milliliter Blut aussprechen. Sie distanziert sich ausdrücklich von der Bestrebung der Expertengruppe, eine Erhöhung vorzuschlagen.

## **2. Begründung**

Die Verkehrspolizeien argumentieren gemäß den Positionierungen der Innenminister und -senatoren der Länder, deren Untergremien „Unterausschuss Führung, Einsatz und Kriminalitätsbekämpfung“ (UA FEK) und „Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten“ (AG VPA). Ich verweise hier nochmals auf die Beschlussfassung der 220. Sitzung der IMK (TOP 28) sowie auf den Bericht des BKA über die „Auswirkungen der Legalisierung von Cannabis zu Genusszwecken auf die Strafverfolgungs- und Ordnungsbehörden“ (Stand: 13.12.23).

Es geht dabei vordringlich um die Sicherheit des Straßenverkehrs und deren Wahrung im Sinne der Zielerreichung der erst kürzlich von der Bundesregierung im Verkehrssicherheitsprogramm bekräftigten „Vision Zero“.

Es lässt sich nicht mit Sicherheit ausschließen, dass eine Legalisierung und Erhöhung des Grenzwertes Einfluss auf die Verkehrssicherheit hat. Es ist jedoch unbestritten, dass ein vorangegangener Cannabiskonsum Einfluss auf das Fahrverhalten von Verkehrsteilnehmern haben kann.

Der Anstieg der Drogenunfälle mit Personenschaden in Deutschland war bereits vor der Legalisierung beträchtlich (2020 zu 2022). Es erscheint plausibel, dass weiterhin

von einem Anstieg an Unfällen mit Leichtverletzten und schweren Personenschäden auszugehen ist.

Eine Legalisierung kann zu einem Anstieg des Konsums an sich und, wie in Auswertungen aus Colorado Oregon, Alaska und Washington konstatiert, gleichwohl zu einem Anstieg der Getöteten bei einem Verkehrsunfall führen.

Wie durch die Expertengruppe bereits in den Arbeitstreffen herausgearbeitet wurde, ist es weiterhin nicht möglich, einen THC-Grenzwert festzulegen, ab dessen Erreichen nach dem Stand der Wissenschaft eine Unsicherheit beim Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr nicht fernliegend ist.

Die Ermittlung eines Grenzwertes dient dem Zweck, klare Abgrenzungen zu schaffen, in diesem Fall soll der (THC-) Grenzwert ein „Verkehrssicherheitsrisiko“ von „keinem Verkehrssicherheitsrisiko“ trennen.

Eine auf aktuellen Studien basierende Entscheidung zu treffen wird als untauglich erachtet, da sich die Vielzahl von Studien regelmäßig inhaltlich widersprechen und ein klares Ergebnis dadurch empirisch nicht ermittelbar ist.

Es bleibt zu erwarten, dass neben einer zukünftig generell erhöhten Anzahl an cannabisbeeinflussten Verkehrsteilnehmern auch die Anzahl an mischintoxikierten Verkehrsteilnehmern steigen wird. Der sogenannte Mischkonsum ist auch in kleinen Mengen in der Wechselwirkung unberechenbar. Daher wird ausdrücklich begrüßt, dass ein bedingungsloses Verbot für Mischkonsum von Cannabis und Alkohol empfohlen wird.

Die Polizeien der Länder werden mit der Legalisierung in keiner Weise in ihrer Arbeit entlastet. Es werden erhebliche Mehraufwände im Hinblick auf Personal und Ressourcen prognostiziert.

Die zu erwartende Zunahme der Drogenfahrten erfordert zwangsläufig eine Intensivierung der Kontrolltätigkeit. Es ergeben sich erhöhte Qualifizierungsbedarfe in der Aus- und Fortbildung zur Erkennungskompetenz drogenbeeinflusster Personen im Kontext einer Grenzwerverhöhung. Der steigende Bearbeitungsaufwand und die Intensivierung der Präventionsarbeit und damit einhergehender vermehrter Personalbedarf ist dabei nicht außer Acht zu lassen.

Derzeit gibt es keine geeigneten Testsysteme, die sich in Bezug auf einen etwaigen höheren Grenzwert bereits bewährt hätten. Mit einem Anstieg der Kosten durch Folgemaßnahmen, wie der erforderlichen Abschleppung, Sicherstellung von Fahrzeugen, Ausnüchterung etc. wird ausgegangen.

Ohne Möglichkeit, selbst die individuelle Höhe des Wertes einschätzen zu können, wirkt sich die Erhöhung des Grenzwertes als falsches Signal gerade bei Dauerkonsumenten aus, da sie deren mutmaßlich fehlendes Trennungsvermögen von Konsum und Teilnahme am Straßenverkehr außer Acht lässt. Gleichwohl vermittelt eine Grenzwerverhöhung den Dauerkonsumenten, dass auch regelmäßiger Konsum

einer Teilnahme am Straßenverkehr nicht entgegensteht, und kann daher nicht befürwortet werden.

Eine Festlegung auf den ausgewählten Wert, welcher am Ende einem vermeintlich politisch und gesellschaftlich akzeptierten Kompromiss gleicht und nicht auf ausreichend wissenschaftlich gesicherter Basis erfolgt, ist unter den vorgenannten Aspekten aus verkehrspolizeilicher Einschätzung äußerst riskant und kann nicht mitgetragen werden.