



DPoIG
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT
im DBB

„Wer kifft, fährt nicht“ – Straßenverkehr und Cannabis- Legalisierung

**Fachtagung der
Deutschen Verkehrswacht**

23.06.2023

AGENDA

1

Statistische Ausgangslage

2

Reformbemühungen

- **Kontrollierte Abgabe von Cannabis**
- **Anhebung des Grenzwertes für THC**

3

Herausforderungen für die polizeiliche Verkehrsüberwachung

4

Fazit



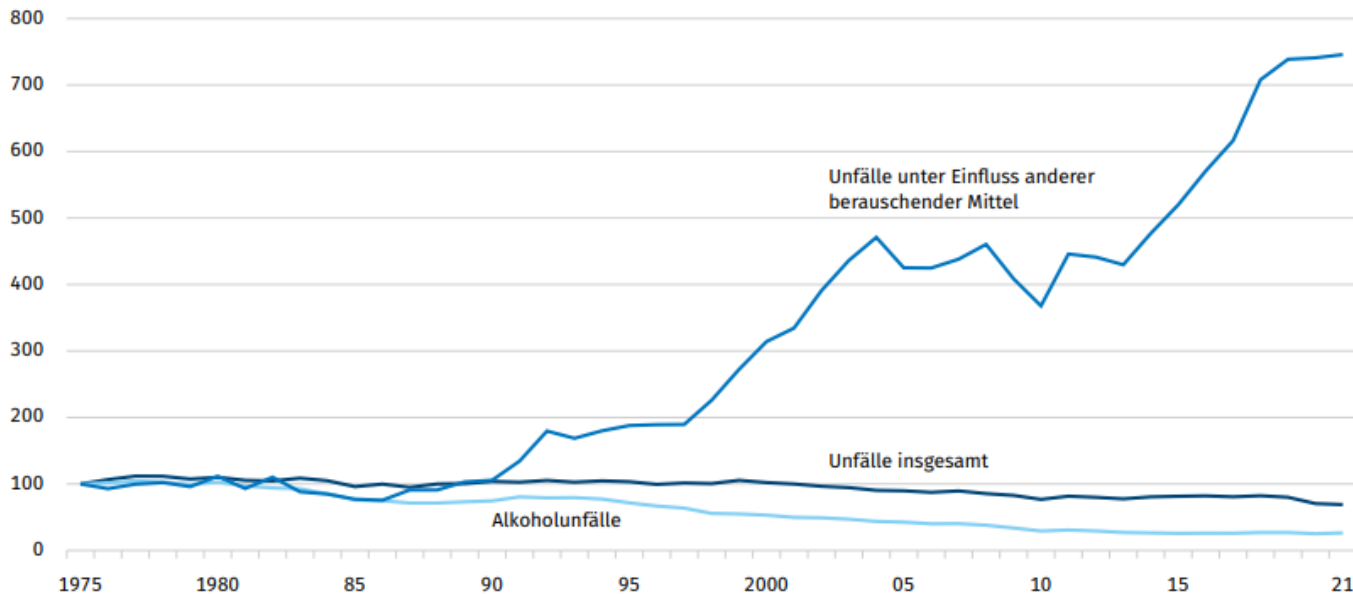
DPoIG
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT
im DBB

1

Statistische Ausgangslage

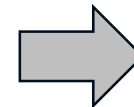
Entwicklung Verkehrsunfallzahlen

Abbildung 2
Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden
Index, 1975 = 100



Quelle: Statistisches Bundesamt

- Insgesamt verringerte sich die Zahl der Alkoholunfälle mit Personenschaden seit 1975 um 73,6 % von 51.593 auf 13.628 im Jahr 2021.
- In den Jahren 1991 bis 2021 stieg die Zahl der Unfälle mit Personenschaden unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel dagegen stärker und hat sich mehr als verfünffacht, von 434 auf 2.409 Unfälle.



Problematik: Keine Differenzierung zwischen den Stoffgruppen

2

Reformbemühungen

Reformbemühungen

2021



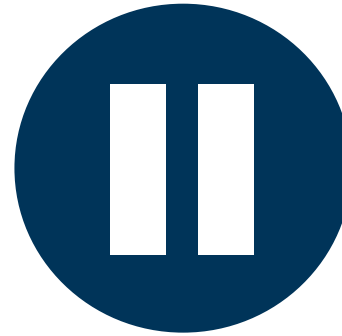
Koalitionsvertrag

2022



Eckpunktepapier

2023



**Eckpunkte 2-
Säulen-Modell**

202X



**Auswirkungen auf den
Straßenverkehr**

Eckpunkte der Bundesregierung vom 24.3.2023



Grenzwerte im Straßenverkehr werden unter Einbeziehung der einschlägigen Fachgremien überprüft.

- Empfehlungen des 56. VGT 2018 = 3,0 ng/ml
- Empfehlungen des 60. VGT 2022 = angemessene Heraufsetzung



Regelungen über die Zulässigkeit von Fahrten unter Einfluss von Cannabis orientieren sich dabei ausschließlich an den Erfordernissen der Verkehrssicherheit.

3

Herausforderungen für die Verkehrsüberwachung

Nachweis- führung



I. Drogenschnelltests

- Konsum oft noch lange nachweisbar
 - ca. 3-4 Tage im Urin und
 - ca. 1 Tag im Speichel
- Kaum Positivbefunde unterhalb des Grenzwertes durch ausgewogene „Cut-Off-Werte“
 - Durchschnitt der Konzentrationen im Blut zwischen 1 ng/ml - 5 ng/ml



Perspektivische Herausforderung:

Anpassung der „Cut-Off-Werte“ an eine mögliche Heraufsetzung des THC-Grenzwertes.

II. Reaktions- und Koordinationstests/ Au(s)ffallerscheinungen

- geweitete Pupillen, eingeschränkte Motorik, gesteigerte Lichtempfindlichkeit, Müdigkeit, Fahrunsicherheiten

Hintergründe

- Kontinuierlicher Anstieg der Fahrten unter dem Einfluss von anderen berauschenden Mitteln:
 - Professionalisierung der polizeilichen Verkehrsüberwachung
 - Einführung von standardisierten Vortests
 - Verbreitung von Rauschmitteln in der Gesellschaft
- Fehlendes Trennungsvermögen zwischen Konsum und Inbetriebnahme von Kraftfahrzeugen
- Wirkung und Nachweisdauer wird von den Konsumenten regelmäßig unterschätzt

Herausforderungen:

- Anstieg der Fallzahlen (Erkenntnisse aus den USA und Kanada zum Anstieg der Verkehrsunfälle nach Freigabe)
- Aufklärung in der Bevölkerung
- Unerkannte Fahrten unter dem Einfluss von Cannabis

Anstieg der Rauschmittel-fahrten



Medikamenten privileg



Medizinal-Cannabis im Betäubungsmittelrecht

Medizinal-Cannabis kann zur oralen oder inhalativen Einnahme in Form von Fertig- und Rezepturarzneimittel und Cannabisblüten verschrieben werden (Voraussetzungen in § 31 Abs. 6 SGB V)

Medizinal-Cannabis im Straßenverkehrsrecht

Tatbestandsausschluss in § 24a Abs. 2 S. 3 StVG, sofern:

- Nachweis über ärztliches Rezept bzw. Attest
- bestimmungsgemäße Einnahme
(**keine Grenzwerte vorgeschrieben!**)

Herausforderungen in der pol. Verkehrsüberwachung:

- Nachweisführung zur bestimmungsgemäßen Einnahme
- Verschreibungs- und Betreuungspraxis (Gefälle Stadt/Land)
- Eignungsbedenken in Bezug auf „Grunderkrankung“ (Fahrerlaubnisbehörde hat keine Kenntnis)
- Schätzungen gehen von ca. 100.000 Patienten aus



DPoIG
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT
im DBB



Fazit

Fazit

1

Auswirkungen von Cannabis im Straßenverkehr sind noch immer nicht ausreichend erforscht und können in ihrer Konzentrations-Wirkungsbeziehung nicht mit Alkohol verglichen werden.

2

Erfahrungen aus den USA und Kanada zeigen, dass eine Freigabe von Cannabis zu einem weiteren Anstieg der Fahrten unter Rauschmittelintoxikationen und einer Erhöhung der Verkehrsunfallzahlen beitragen wird.

3

Um die Auswirkungen des Cannabiskonsums auf die Verkehrssicherheit abschätzen zu können, bedarf es einer validen Datenbasis. Die aktuelle Rechtslage muss bis zu einer Verbesserung der Datenlage bestehen bleiben.



DPoIG
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT
im DBB

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Marco Schäler
Geschäftsführer der DPoIG-Kommission Verkehr

✉ marco.schaeler@gmail.com