

STELLUNGNAHME

# Stellungnahme

des Gesamtverbandes der  
Deutschen Versicherungswirtschaft  
Lobbyregister-Nr. R000774

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

BT-Drucksache 20/11370

## Inhalt

1. Einleitung .....	2
2. Ergänzung von §24c StVG um ein absolutes Cannabisverbot für Fahranfänger/-innen .....	2
3. Umsetzung des absoluten Alkoholverbots für Cannabiskonsument/- innen im StVG §24a Abs. 2a StVG .....	4
4. Fahreignungsüberprüfung bei Mischkonsum .....	6
5. Evaluation, Aufklärung und Kontrollen.....	7



**Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.**  
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin  
Postfach 08 02 64, D-10002 Berlin  
Telefon: +49 30 2020-5000 · Telefax: +49 30 2020-6000  
Lobbyregister-Nr. R000774

#### Ansprechpartner

Anja Käfer-Rohrbach, Stellv. Hauptge-  
schäftsführerin des GDV

#### E-Mail

Rue du Champ de Mars 23, B-1050 Brüssel  
Telefon: +32 2 28247-30 · Telefax: +49 30 2020-6140  
ID-Nummer 6437280268-55  
[www.gdv.de](http://www.gdv.de)

## Zusammenfassung

Für die Möglichkeit, zum Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften Stellung zu nehmen, bedanken wir uns ausdrücklich. Angesichts der Konsequenzen für die Verkehrssicherheit, insbesondere für Risikogruppen wie Fahranfänger/-innen oder Mischkonsumierende von Cannabis und Alkohol, schlägt der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) folgende Änderungen am Gesetzentwurf vor: Der GDV fordert den Gesetzgeber auf, die Regelungen zum Mischkonsum von Cannabis und Alkohol im Straßenverkehrsgesetz (StVG) so zu ändern, dass jeglicher gleichzeitiger Nachweis von Cannabis und Alkohol am Steuer verboten ist. Aktuell erlaubt der Gesetzentwurf mit bis zu 3,5 Nanogramm (ng) Tetrahydrocannabinol (THC) pro Milliliter (ml) Blutserum und weiterhin bis zu 0,5 Promille Alkohol im Blut ein Fahrzeug zu führen. Nur wenn die jeweiligen Nachweisgrenzen für Cannabis (1 ng/ml THC Blutserum) und Alkohol (0,2 Promille Blutalkohol) gelten, wird das geplante absolute Alkoholverbot für Cannabiskonsument/-innen auch konsequent umgesetzt. Darüber hinaus soll bei Verstößen dagegen bereits ab der ersten Zuwiderhandlung die Fahreignung nach §13a Fahrerlaubnisverordnung (FEV) überprüft werden. Mischkonsum hat unkalkulierbare Wirkung für die Konsument/-innen. Wer gleichzeitig kiff, Alkohol trinkt und nach unzureichender Wartezeit fährt, dokumentiert bereits ausreichend fehlendes Trennungsvermögen und ist zum Führen von Kfz im öffentlichen Straßenverkehr ungeeignet. Die Ergänzung von §24c StVG um ein absolutes Cannabisverbot für Fahranfänger/-innen in der Probezeit und vor Vollendung des 21. Lebensjahres unterstützt der GDV vollumfänglich.

### 1. Einleitung

Aufgrund der Erlaubnis eines begrenzten Besitzes von Cannabis im Zuge der Verabschiedung des Konsumcannabisgesetzes am 27.3.2024 (KCanG) wurde es erforderlich, das bisherige absolute Verbot des Führens eines Kraftfahrzeuges unter dem Einfluss von Cannabis anzupassen. Dazu wird im vorliegenden Gesetzentwurf der §24a StVG um einen gesetzlichen Wirkungsgrenzwert für THC von 3,5 ng/ml Blutserum ergänzt sowie entsprechende Regelungen im Bußgeldkatalog und der Fahrerlaubnisverordnung bei Zuwiderhandlung gegen die neuen Ordnungswidrigkeitentatbestände definiert. Des Weiteren werden Ausnahmeregelungen von diesem THC-Grenzwert für besondere Risikogruppen definiert, beispielsweise für Fahranfänger/-innen sowie Mischkonsumierende von Alkohol und Cannabis.

### 2. Ergänzung von §24c StVG um ein absolutes Cannabisverbot für Fahranfänger/-innen

Seit 2007 gilt nach §24c StVG für Fahranfänger/-innen in der Probezeit und vor Vollendung des 21. Lebensjahres ein absolutes Alkoholverbot. D.h. es gilt die

Nachweisgrenze von 0,2 Promille Blutalkohol (BAC). Dieser Paragraph soll analog um ein absolutes Cannabisverbot ergänzt und der bisherige THC-Nachweisgrenzwert von 1 ng/ml THC im Blutserum angesetzt werden.

Der GDV unterstützt die Ergänzung von §24c StVG um ein absolutes Cannabisverbot für Fahranfänger/-innen in der Probezeit und vor Vollendung des 21. Lebensjahres vollumfänglich.

Junge Erwachsene zwischen 18 bis 21 Jahren haben das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr. Sie verursachen etwa bezogen auf ihre Fahrleistung die meisten Unfälle mit Personenschäden (Abb. 1)<sup>1</sup>. Gründe dafür sind mangelnde Fahrerfahrung, höhere Risikobereitschaft, Ablenkbarkeit und Überschätzen der eigenen Fähigkeiten.

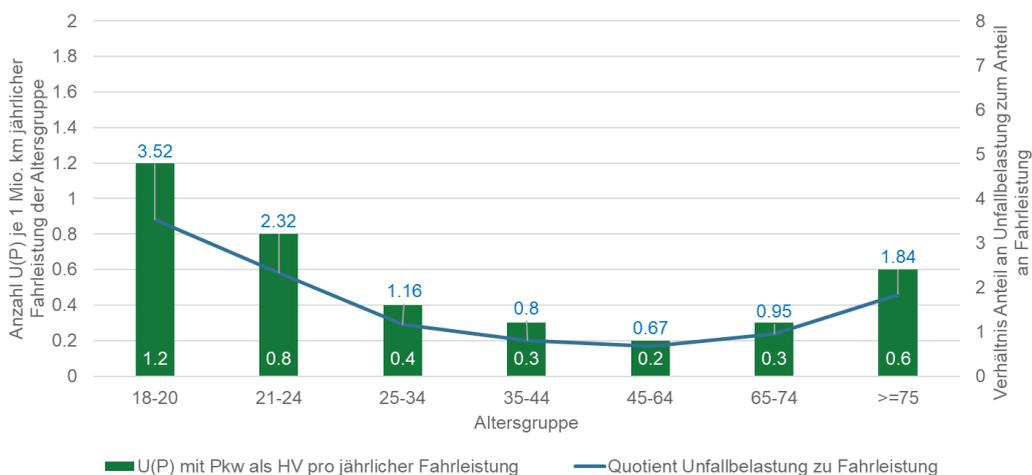


Abbildung 1: Fahrleistungsbezogenes Unfallrisiko nach Altersgruppen (blau); Anzahl der Unfälle mit Personenschäden verursacht durch Pkw-Fahrer und Fahrerinnen je 1 Mio. gefahrene Kilometer nach Altersgruppen (grün), Jahr 2017<sup>2</sup>

Zwei Evaluationsstudien der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ein Jahr bzw. 10 Jahre nach der Einführung des Alkoholverbots belegen den positiven Beitrag zur Verkehrssicherheit sowohl kurz- als auch langfristig. Die Anzahl der alkoholisierten unfallbeteiligten Pkw-Fahrenden innerhalb der Probezeit bzw. bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres reduzierte sich um neun Prozent ein Jahr nach Einführung des Alkoholverbots, zusätzlich zum allgemeinen Rückgang der alkoholisierten unfallbeteiligten Pkw-Fahrenden<sup>3</sup>. Langfristig begehen die (ehemaligen)

<sup>1</sup> Unfallforschung der Versicherer (2021). Unfallrisiko und Präventionsmaßnahmen für junge Pkw Fahrer/-innen. Unfallforschung kompakt Nr. 109. Berlin: GDV; [www.udv.de](http://www.udv.de)

<sup>2</sup> UDV-Berechnungen basierend auf BMDV (2019): MiD (2017) - Mobilität in Deutschland 2017, SPSS-Datensatz der Studie Mobilität in Deutschland 2017, Berlin. Und Statistisches Bundesamt (2018). Verkehr - Verkehrsunfälle 2017, Fachserie 8, Reihe 7, Wiesbaden.

<sup>3</sup> Holte, H., Assing, K., Pöppel-Decker, M. & Schönebeck, S. (2010). Alkoholverbot für Fahranfänger. Evaluation der Wirksamkeit. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit. Heft M 211. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

18- bis 20-jährigen Fahranfänger/-innen, die unter das Alkoholverbot fielen, seltener alkoholbedingte Verkehrsverstöße und sind seltener alkoholisiert an Straßenverkehrsunfällen beteiligt als Vergleichsgruppen.

Eine Befragung der Unfallforschung im GDV (UDV) von jungen Fahrenden zeigt, dass das Alkoholverbot und insbesondere die damit verbundene Strafhärte (u.a. Verlust des Führerscheins) bei knapp 40 Prozent die Entscheidung maßgeblich beeinflusst, abstinert zu fahren. Es wirkt zudem auch als sozial akzeptiertes Argument, den Konsum von Alkohol in Situationen abzulehnen, in denen anschließend ggfs. noch gefahren wird<sup>4</sup>.

Da die Einflussfaktoren für das Fahren unter Alkohol oder Cannabis sehr ähnlich sind, sind für das absolute Cannabisverbot am Steuer für Fahranfänger/-innen und bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres ähnlich positive Effekte für die Verkehrssicherheit zu erwarten.

### 3. Umsetzung des absoluten Alkoholverbots für Cannabiskonsument/-innen im StVG §24a Abs. 2a StVG

Der Gesetzentwurf beabsichtigt ein absolutes Alkoholverbot für Cannabiskonsument/-innen (§24a Abs. 2a StVG). Damit soll der Empfehlung der interdisziplinären Expertengruppe Rechnung getragen werden. Diese empfiehlt ein absolutes Alkoholverbot für den Mischkonsum von Cannabis und Alkohol am Steuer analog der Regelung für Fahranfänger/-innen in § 24c StVG und begründet dies mit den „besonderen Gefahren eines Mischkonsums“. Dabei wird explizit auf den Nachweisgrenzwert für Alkohol von 0,2 Promille BAC verwiesen<sup>5</sup>. Der GDV teilt die Einschätzung der Expertengruppe uneingeschränkt und begrüßt die Absicht des Gesetzgebers dieser Empfehlung zu folgen. Jedoch trägt die geplante Umsetzung in §24a Abs. 2a StVG dieser Absicht nicht vollends Rechnung. Denn die vorgesehene Einordnung der Regelung in den §24a StVG lässt den Schluss zu, dass damit Cannabiskonsument/-innen erst mit einer THC-Konzentration von 3,5 ng/ml im Blutserum und darüber gemeint sind. Das bedeutet aber, dass Cannabiskonsument/-innen mit bis zu 3,5 Nanogramm THC im Blutserum – also unter dem allgemeinen THC-Grenzwert – weiterhin bis zu 0,5 Promille Alkohol im Blut haben und sich dennoch ans Steuer setzen dürfen. Von einem absoluten Alkoholverbot in Anlehnung an § 24c StVG kann also nicht gesprochen werden.

Der GDV fordert den Gesetzgeber daher dringend auf, die Regelungen zum Mischkonsum von Cannabis und Alkohol im Straßenverkehrsgesetz (StVG) so umzusetzen, dass dem tatsächlichen Gefährdungspotenzial sowie den Empfehlungen der interdisziplinären Expertengruppe Rechnung getragen wird. Das bedeutet, dass das absolute Alkoholverbot bei jeglichem Nachweis von Cannabis gelten muss,

<sup>4</sup> Unfallforschung der Versicherer (UDV) (2024). Wirkungsweise des absoluten Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahrer/-innen. Unfallforschung kompakt – in Vorbereitung. [www.udv.de](http://www.udv.de)

<sup>5</sup> Empfehlungen der interdisziplinären Expertengruppe für die Festlegung eines THC-Grenzwertes im Straßenverkehr (§ 24a Straßenverkehrsgesetz) – Langfassung

also bei Mischkonsum von Cannabis und Alkohol die jeweiligen Nachweisgrenzen für Cannabis (1 ng/ml THC Blutserum) und Alkohol (0,2 Promille BAC) vom Gesetz erfasst sein müssen. Nur so ist Mischkonsum verboten.

Anders als beim Cannabis-Monokonsum zeigen epidemiologische Studien, vor allem aus den USA, für den Mischkonsum bereits ein erhöhtes Unfallrisiko für Unfälle mit Personenschäden ab einem THC-Nachweis und unter 0,5 Promille Blutalkohol<sup>6,7,8</sup>. Analog dazu zeigen experimentelle Studien ebenfalls verkehrssicherheitsrelevante Beeinträchtigungen, z.B. der geteilten Aufmerksamkeit, der Spurhaltung, des adäquaten Abstands lassen, beim Anhalten sowie beim Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit, beim Nachweis von Cannabis und niedrigen Blutalkoholkonzentrationen<sup>9,10,11</sup>. Für Deutschland zeigen die polizeilichen Unfalldaten ebenfalls die besondere Schwere von Unfällen unter Mischkonsum von Drogen und Alkohol. Bei jedem zweiten tödlichen Drogenunfall im Jahr 2022 hatte der Unfallverursacher auch Alkohol im Blut<sup>12</sup>.

Die Leistungseinbußen bei Cannabiskonsum/-innen sind u.a. abhängig von der Konsumfrequenz. Bei gelegentlich Konsumierenden werden bei gleicher THC-Konzentration stärkere Leistungseinbußen erwartet als bei regelmäßig Konsumierenden. Die Gruppe der gelegentlich Konsumierenden hat derzeit mit 72 Prozent den mit Abstand höchsten Anteil innerhalb der Cannabiskonsumierenden<sup>13</sup>. Daher sollten die Effekte auf gelegentlich Konsumierende als Grundlage für die Bewertung und Festsetzung eines Cannabis-Grenzwertes beim Mischkonsum herangezogen werden. Dies ist vergleichbar mit Alkohol, wo eine mögliche Alkoholtoleranz regelmäßig Konsumierender für die Festsetzung von Grenzwerten ebenfalls keine Berücksichtigung findet. Nach aktuellem Stand der Wissenschaft ist bei Cannabis-Gelegenheitskonsument/-innen eine THC-Konzentration von mehr als 1 ng THC/ml Blutserum bis maximal 12 Stunden nach dem Konsum zu erwarten. Für Alkohol wird mit einer Spanne von 0,1 bis 0,2 Promille Alkoholabbau im Blut pro

<sup>6</sup> Romano, E., Voas, R. B.; Camp, B. (2017). Cannabis and crash responsibility while driving below the alcohol per se legal limit. *Accident Analysis and Prevention*, 108, 37-43.

<sup>7</sup> Dubois, S., Mullen, N., Weaver, B., Bédard, M. (2015). The combined effects of alcohol and cannabis on Driving: Impact on crash risk. *Forensic Science International*, 248, 94-100

<sup>8</sup> Choo, E. K. et al. (2024). Risk of motor vehicle collision associated with cannabis and alcohol use among patients presenting for emergency care. *Accident Analysis and Prevention*, 198, 107459.

<sup>9</sup> Miller et al. (2020). Impact of cannabis and low alcohol concentration on divided attention tasks during driving.

<sup>10</sup> Hartman, L. R. et al. (2015). Cannabis effects on driving lateral control with and without alcohol, *Drug Alcohol Dependence*, 154, 25-37.

<sup>11</sup> Downey, L.A., King, Papafotiou, R., Swann, K., Ogden, E., Boorman, M., & Stough, C. (2013), The effects of cannabis and alcohol on simulated driving: Influences of dose and experience, *Accident Analysis & Prevention*, 50, 879-886.

<sup>12</sup> UDV Berechnung auf Basis polizei. Unfalldaten, 12 Bundesländer

<sup>13</sup> laut Epidemiologischen Suchtsurvey 2021 verteilt sich die Cannabiskonsumfrequenz wie folgt (Konsum in den letzten 12 Monaten): weniger als 1x/Monat: 60,2%; häufiger oder 1x/Monat: 12,1%; häufiger oder 1 einmal/Woche: 10,4%; (fast täglich) 17,3%; Der Anteil der Cannabiskonsumenten (in den letzten 12 Monaten) an der Gesamtbevölkerung beträgt 8,8%. [https://www.esa-survey.de/fileadmin/user\\_upload/Literatur/Berichte/ESA\\_2021\\_Tabellen\\_illegale\\_Drogen.pdf](https://www.esa-survey.de/fileadmin/user_upload/Literatur/Berichte/ESA_2021_Tabellen_illegale_Drogen.pdf)

Stunde gerechnet. Diese Zeitspannen erscheinen zumutbar, um Konsum und Fahren auch im Falle von Mischkonsum hinreichend sicher zu trennen.

Bei häufigerem oder regelmäßigem Konsum reichert sich THC im Körper an und kann noch Tage nach dem letzten Konsum mit mehr als 1 ng THC/ml Blutserum nachweisbar sein. Der Anteil dieser Gruppe beträgt in Deutschland derzeit etwa 28 Prozent der Cannabiskonsument/innen. Darin enthalten sind auch Cannabiskonsumierende unter ärztlicher Aufsicht. Medizinal-Cannabis wird im Straßenverkehr als Medikament behandelt und ist nicht Gegenstand der im Gesetzentwurf vorgeschlagenen THC-Grenzwerte. Statistiken über den Anteil der Medizinal-Cannabis-Konsumierender an der Gruppe der regelmäßig Konsumierenden und/oder der am Straßenverkehr Teilnehmenden sind nicht verfügbar.

Für die verbleibende, vergleichsweise kleine Gruppe regelmäßiger Cannabiskonsument/-innen (mehr als einmal pro Woche) bedeutet ein Alkoholverbot ab der Nachweisgrenzwert von 1 ng/ml THC, dass sie nur nüchtern motorisiert am Straßenverkehr teilnehmen können. Da den Mischkonsum aber nicht-kalkulierbare Wechselwirkungen für den Konsumenten kennzeichnet, ist es im Sinne der Verkehrssicherheit verhältnismäßig und geboten an diese Gruppe von Cannabiskonsument/-innen besonders hohe Anforderungen an das Trennungsgebot von Konsum und Fahren zu stellen.

Die Festsetzung der jeweiligen Nachweisgrenzen für Cannabis (1 ng/ml THC Blutserum) und Alkohol (0,2 Promille BAC) im Fall von Mischkonsum würde ein entsprechendes Signal an die Verkehrsteilnehmenden senden.

#### 4. Fahreignungsüberprüfung bei Mischkonsum

Nach der letzten Änderung der Fahrerlaubnisverordnung (FEV) vom 27.3.2024 sind nach §13a Zweifel an der Fahreignung und in der Folge die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens (MPU) erst nach wiederholter Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss begründet. Das gilt auch für Zuwiderhandlung gegen §24a Abs. 2a StVG, den Mischkonsum von Alkohol und Cannabis. Das scheint angesichts des Gefährdungspotenzials vom Mischkonsum nicht angemessen. Wer gleichzeitig Cannabis und Alkohol konsumiert und sich nach unzureichender Wartezeit ans Steuer setzt, dokumentiert bereits ausreichend fehlendes Trennungsvermögen und ist zum Führen von Kfz im öffentlichen Straßenverkehr ungeeignet.

Der GDV fordert den Gesetzgeber daher auf, bei Cannabiskonsument/-innen, die gegen das absolute Alkoholverbot verstoßen, die Fahreignung bereits ab der ersten Zuwiderhandlung zu überprüfen.

Mischkonsum ist nicht nur gefährlich, sondern auch ein verbreitetes Phänomen. Beispielsweise ergab die retrospektive Auswertung der medizinisch-psychologischen Gutachten von Fahrern, die erstmalig mit Cannabis auffällig geworden

waren, in 25 Prozent der Fälle Mischkonsum mit Alkohol oder anderen Betäubungsmitteln<sup>14</sup>.

## 5. Evaluation, Aufklärung und Kontrollen

Mit der Festsetzung neuer THC-Grenzwerte für den Straßenverkehr im Zuge der Verabschiedung des Konsumcannabisgesetzes (KCanG) gelten neue Regeln für den Straßenverkehr in einem gleichzeitig veränderten gesellschaftlichen Kontext. Die Auswirkungen sind daher nur mit einem gewissen Grad an Unsicherheit zu prognostizieren. Daher ist aus Sicht des GDV eine Evaluation der Auswirkungen der neuen THC-Grenzwerte auf die Verkehrssicherheit nach einem Zeitraum von 3 Jahren unerlässlich. Die Evaluation sollte im Gesetzentwurf festgeschrieben werden.

Neue Regeln für den Umgang mit Cannabis im Straßenverkehr erfordern eine intensive Aufklärung aller Verkehrsteilnehmer/-innen. Die zeitliche Nähe zur Verabschiedung des Konsumcannabisgesetzes kann den Eindruck erwecken, dass im Straßenverkehr ebenfalls Regeln gelockert werden. Es steht zu befürchten, dass sich das im Verhalten widerspiegeln wird. Der GDV fordert daher den Gesetzgeber dringend auf, die Gesetzesänderung mit umfangreichen Aufklärungskampagnen zu flankieren und dabei Risikogruppen wie Fahranfänger/-innen und Mischkonsumierende von Cannabis und Alkohol fokussiert anzusprechen.

Alkohol- und Drogendelikte sind sogenannte Kontrolldelikte. Sie werden oft erst im Zuge polizeilicher Kontrollen aufgedeckt, mit einer sehr hohen Dunkelziffer. Daher sind verstärkt Polizeikontrollen nötig, für die die Polizei technisch und personell ausgestattet sein muss. Dass die Kontrolldichte in Deutschland niedrig ist, zeigt u.a. die repräsentative UDV-Studie "Verkehrsklima in Deutschland", in der die überwiegende Mehrheit der Befragten angibt, noch nie oder länger als vor fünf Jahren von der Polizei kontrolliert worden zu sein, egal aus welchem Anlass<sup>15</sup>.

Berlin, den 29.05.2024

---

<sup>14</sup> Ewen-Wicker, Ziegler & Waschke, 2023). Cannabis in der Fahreignungsbegutachtung. Blutalkohol, 60, 365-378

<sup>15</sup> UDV-Studie "Verkehrsklima in Deutschland" [www.verkehrsklima.de](http://www.verkehrsklima.de)