

## **Antrag**

**der Fraktion der CDU**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung  
und Kommunen**

### **Cannabis-Einfluss und Kontrolle der Grenzwerte im Verkehr**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. wie viele Fälle des Führens eines Fahrzeugs unter dem Einfluss illegaler Substanzen in Baden-Württemberg jährlich seit 2016 festgestellt wurden;
2. in wie vielen dieser Fälle die Personen unter dem Einfluss von Cannabinoiden standen und in wie vielen ein Mischkonsum von Cannabinoiden und Alkohol festgestellt wurde;
3. welche Kraftfahrzeug-Klasse die unter Ziffer 1 und 2 abgefragten Personen jeweils geführt haben, unter besonderer Berücksichtigung derjenigen Personen, die unter dem Einfluss illegaler Substanzen andere Personen befördert oder Gefahrgut transportiert haben;
4. wie viele der unter den Ziffern 1 und 2 genannten Fälle aufgrund allgemeiner Verkehrskontrollen festgestellt wurden und wie viele als Folge eines Verkehrsunfalls;
5. wie viele Unfälle unter dem Einfluss illegaler Substanzen in Baden-Württemberg jährlich seit 2016 verzeichnet wurden (bitte aufgeschlüsselt nach Cannabinoiden und sonstigen Drogen);
6. wie viele Personenschäden bei diesen Unfällen zu verzeichnen waren (leicht verletzt, schwer verletzt, tödlich verletzt, unter Darlegung, ob der Drogenkonsument selbst geschädigt wurde oder ein Dritter);

7. welche Verfahren es für den Nachweis von Cannabinoiden gibt und welche bei allgemeinen Fahrzeugkontrollen „am Straßenrand“ zum Einsatz kommen;
8. welche Methoden es gibt, mit denen Polizeibeamte bei Verkehrskontrollen „am Straßenrand“ neben dem allgemeinen Nachweis von THC auch die Einhaltung eines etwaigen Grenzwertes von THC analog zum Atemalkoholtest überprüfen können;
9. inwieweit Grenzwerte und die Regeln für das Vorliegen von Fahrtauglichkeit unter dem Einfluss von Cannabinoiden auch für den Radverkehr, E-Scooter, die gewerbliche und die Freizeitschiffahrt, insbesondere die Bodenseeschiffahrt, sowie den Flugverkehr einschließlich des Sport- und Freizeitfliegens gelten werden.

23.4.2024

Hagel, Bückner  
und Fraktion

#### Begründung

Zum 1. April 2024 trat die Teillegalisierung von Cannabis in Deutschland in Kraft. Einen wesentlichen Aspekt, der nicht bzw. nicht rechtzeitig mit geregelt wurde, stellt die Frage dar, wie die Polizei- und Strafverfolgungsbehörden zukünftig mit Fahrten unter dem Einfluss von Cannabis verfahren sollen. Dies betrifft sowohl etwaige Grenzwerte, als auch die für den Nachweis notwendigen Verfahren. Der Antrag soll die Situation von Cannabis im Verkehr rückwirkend und perspektivisch eruieren.

#### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 17. Mai 2024 Nr. IM3-0141.5-467/27/14 nimmt das Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr und dem Ministerium der Justiz und für Migration zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

- 1. wie viele Fälle des Führens eines Fahrzeugs unter dem Einfluss illegaler Substanzen in Baden-Württemberg jährlich seit 2016 festgestellt wurden;*

Zu 1.:

Nachfolgender Tabelle sind die Verkehrsunfälle, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter dem Einfluss eines berauschenden Mittels stand, sowie die im Rahmen der Verkehrsüberwachung polizeilich festgestellten Verstöße unter berauschenden Mitteln (hierunter fallen Verstöße gemäß § 24a Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes [StVG] sowie §§ 315c, 316 des Strafgesetzbuches [StGB] ohne Verkehrsunfall) zu entnehmen:

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Verkehrsunfälle und Fahrten unter berauschenden Mitteln im Straßenverkehr	6 552	7 237	8 509	9 547	10 183	10 979	10 264	10 071

In der Anlage zu § 24a StVG sind die „berauschenden Mittel“ i. S. d. § 24a Absatz 2 StVG abschließend aufgeführt. „Andere berauschende Mittel“ im Sinne der §§ 315c Absatz 1 Nr. 1a und 316 StGB sind nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs solche, die in ihren Auswirkungen denen des Alkohols vergleichbar sind und zu einer Beeinträchtigung des Hemmungsvermögens sowie der intellektuellen und motorischen Fähigkeiten führen.

*2. in wie vielen dieser Fälle die Personen unter dem Einfluss von Cannabinoiden standen und in wie vielen ein Mischkonsum von Cannabinoiden und Alkohol festgestellt wurde;*

Zu 2.:

Bei Verkehrsunfällen wird die Substanz, unter welcher ein Unfallbeteiligter einen Verkehrsunfall (mit)verursacht, landesweit nicht statistisch erfasst.

Bei folgenlosen Fahrten unter berauschenden Mitteln erfolgt in Baden-Württemberg eine substanzbezogene Erfassung. Ein Mischkonsum von Cannabis mit Alkohol ist statistisch nicht auswertbar.

Nachfolgender Tabelle sind diejenigen Verstöße aufgeführt, bei denen der Fahrzeugführende unter dem Einfluss von Cannabis stand:

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Drogenfahrten unter Cannabis im Straßenverkehr	4 368	4 675	5 435	6 042	6 389	6 976	6 655	6 165

*4. wie viele der unter den Ziffern 1 und 2 genannten Fälle aufgrund allgemeiner Verkehrskontrollen festgestellt wurden und wie viele als Folge eines Verkehrsunfalls;*

*5. wie viele Unfälle unter dem Einfluss illegaler Substanzen in Baden-Württemberg jährlich seit 2016 verzeichnet wurden (bitte aufgeschlüsselt nach Cannabinoiden und sonstigen Drogen);*

Zu 4. und 5.:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Ziffern 4 und 5 zusammen beantwortet.

Nachfolgender Tabelle sind die unter Ziffer 1 aufgeführten Verstöße im Straßenverkehr unter dem Einfluss illegaler Substanzen, untergliedert nach festgestellten Drogenverstößen im Rahmen der Verkehrsüberwachung (Drogenfahrten) und Verkehrsunfällen, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter dem Einfluss eines berauschenden Mittels stand, zu entnehmen:

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fahrten unter dem Einfluss von berauschenden Mitteln („Drogenfahrten“)	6 091	6 794	8 008	8 914	9 553	10 307	9 593	9 395
Verkehrsunfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel	461	443	501	633	630	672	671	676
Verkehrsunfälle und Fahrten unter berauschenden Mitteln im Straßenverkehr	6 552	7 237	8 509	9 547	10 183	10 979	10 264	10 071

Hinsichtlich der angefragten Aufschlüsselung wird auf die Antwort zu Ziffer 2 verwiesen.

3. welche Kraftfahrzeug-Klasse die unter Ziffer 1 und 2 abgefragten Personen jeweils geführt haben, unter besonderer Berücksichtigung derjenigen Personen, die unter dem Einfluss illegaler Substanzen andere Personen befördert oder Gefahrgut transportiert haben;

Zu 3.:

Im Bereich der Verkehrsüberwachung erfolgt keine statistische Erfassung im Sinne der Fragestellung.

Bei Verkehrsunfällen ist eine Untergliederung nach der Verkehrsbeteiligungsart möglich. Nachfolgender Tabelle ist die Verkehrsbeteiligungsart der beeinflussten Fahrzeugführenden bei einem Verkehrsunfall zu entnehmen:

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Pkw <sup>1</sup>	392	374	421	534	512	537	543	524
Lkw <sup>2</sup>	19	19	21	24	25	29	33	35
davon Gefahrgut		1					1	
Busse <sup>3</sup>	0	0	1	0	0	2	1	0
davon gewerbliche Personenbeförderung						2	1	
Motorräder <sup>4</sup>	10	12	13	13	12	12	20	18
Kleinkrafträder <sup>5</sup>	6	19	22	25	33	27	21	25
Elektrokleinstfahrzeuge <sup>6</sup>	0	0	0	1	9	13	17	23
Fahrräder (inkl. Pedelecs)	24	16	21	31	38	46	36	48
Sonstige <sup>7</sup>	4	1	1	3	1	4	2	4

<sup>1</sup> Pkw, Wohnmobil

<sup>2</sup> Lkw bis 3,5 t ohne Anhänger, Lkw über 3,5 t mit bzw. ohne Anhänger, Sattelzugmaschine auch mit Auflieger ohne bzw. mit Tank

<sup>3</sup> Linienbusse

<sup>4</sup> Kraffrad über 125 ccm, Kraftroller, Leichtkraftrad

<sup>5</sup> Kleinkraftrad mit Versicherungskennzeichen ohne eKF, z. B. Moped/Mokick, Mofa, S-Pedelec

<sup>6</sup> Elektrokleinstfahrzeug (eKF) mit Lenk-/Haltestange gem. eKFV, eKF ohne Lenk-/Haltestange, sonstige eKF mit Lenk-/Haltestange

<sup>7</sup> Drei- und leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug, drei- und schweres vierrädriges Kraftfahrzeug, landwirtschaftliche Zugmaschine, übriges Kraftfahrzeug wie Müllwagen etc. sonstiges/unbekanntes Fahrzeug

Die Auswertung nach einer Personenbeförderung ist nur über die Verkehrsbeteiligungsart Bus möglich; wenn eine gewerbliche Beförderung mit einem anderen Fahrzeug durchgeführt wurde (bspw. mit einem Taxi) ist keine statistische Auswertung möglich.

Eine Unterscheidung nach der berauschenden Substanz, unter welcher ein Unfallbeteiligter einen Verkehrsunfall (mit)verursacht hat, wird landesweit nicht statistisch erfasst.

*6. wie viele Personenschäden bei diesen Unfällen zu verzeichnen waren (leicht verletzt, schwer verletzt, tödlich verletzt, unter Darlegung, ob der Drogenkonsument selbst geschädigt wurde oder ein Dritter);*

Zu 6.:

Nachfolgender Tabelle sind die Verkehrsunfälle mit Personenschaden zu entnehmen, bei welchen mindestens ein Unfallbeteiligter unter dem Einfluss berauschender Mittel stand. Bei einem Verkehrsunfall mit Personenschaden ist mindestens eine Person verletzt oder getötet worden. Des Weiteren sind die Verunglückten (Leichtverletzte, Schwerverletzte, Getötete) aufgeführt; es wird unterschieden, ob der berauschte Unfallbeteiligte verletzt oder getötet wurde oder eine andere Person (nachfolgend „sonstige Personen“). Unter den sonstigen Personen befinden sich auch Mitfahrende.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Drogenunfälle mit Personenschaden	161	160	171	228	228	253	251	260
Leichtverletzte	163	186	182	225	216	289	249	280
davon beeinflusste Beteiligte	87	86	92	102	107	143	129	145
davon sonstige Personen	76	100	90	123	109	146	120	135
Schwerverletzte	64	64	38	102	88	72	83	85
davon beeinflusste Beteiligte	30	25	29	62	52	37	53	46
davon sonstige Personen	34	39	9	40	36	35	30	39
Getötete	0	3	6	6	3	7	6	6
davon beeinflusste Beteiligte	0	2	1	1	2	3	1	3
davon sonstige Personen	0	1	5	5	1	4	5	3

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, bei denen mindestens ein Beteiligter unter dem Einfluss von berauschenden Mitteln stand, hat seit 2016 zugenommen, ebenso die Anzahl der Verunglückten, insbesondere aufgrund des Anstiegs bei den Leichtverletzten.

7. *welche Verfahren es für den Nachweis von Cannabinoiden gibt und welche bei allgemeinen Fahrzeugkontrollen „am Straßenrand“ zum Einsatz kommen;*
8. *welche Methoden es gibt, mit denen Polizeibeamte bei Verkehrskontrollen „am Straßenrand“ neben dem allgemeinen Nachweis von THC auch die Einhaltung eines etwaigen Grenzwertes von THC analog zum Atemalkoholtest überprüfen können;*

Zu 7. und 8.:

Die Ziffern 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Verkehrskontrollen können verdachtsunabhängig oder aufgrund von Fahrauffälligkeiten erfolgen. Hierbei können sich während der Kontrolle am Straßenrand bei der Gesprächsführung oder unter freiwilliger Mitwirkung der Person bei verschiedenen Tests zur Fahrtüchtigkeit objektiv feststellbare Auffälligkeiten/Ausfallerscheinungen mit Blick auf einen Cannabiskonsum ergeben. Hierunter fallen beispielsweise eine Weitstellung der Pupillen trotz Lichteinfalls, eine Rötung der Bindehäute, glasiges Aussehen der Augen, Koordinationsschwierigkeiten oder eine Gangunsicherheit. Tests zur Überprüfung der Fahrtüchtigkeit sind beispielsweise Pupillenreaktionstests (Nystagmus-Test, Schieltest), der Finger-Nase-Test, ein Gleichgewichtstest oder auch der Gang- und Drehtest. Sollten die kontrollierenden Polizeibeamtinnen und -beamten in der Gesamtschau einen Anfangsverdacht auf eine Drogenfahrt gewonnen haben, stehen ihnen Drogenvortests auf Basis der Kontrollmedien Urin und Speichel zur Verfügung. Drogenvortests dienen der Verdachtserhärtung oder der Entlastung der kontrollierten Person. Die CutOff-Werte der Tests regulieren bei welcher Konzentration des detektierten Stoffes bzw. des Abbauproduktes des Stoffes im Nachweismedium ein positives Ergebnis angezeigt wird. Die CutOffs sind auf die bestehenden Grenzwerte für die Teilnahme am Straßenverkehr ausgelegt. Ein positives Ergebnis erhärtet den Verdacht auf eine Beeinflussung gemäß § 24a Absatz 2 StVG. Die Mitwirkung an einem Drogenvortest ist für die kontrollierte Person freiwillig. Die Durchführung der Tests kann grundsätzlich vor Ort erfolgen. Bei der Durchführung des Urintests ist sicherzustellen, dass die Intimsphäre und das Schamgefühl gebührend beachtet wird; so ist eine entsprechend geeignete Örtlichkeit zur Testdurchführung zu wählen.

Für die gerichtsfeste Feststellung einer Beeinflussung sowie des Nachweises einer Überschreitung eines etwaigen Grenzwertes ist sowohl im Ordnungswidrigkeiten-, als auch im Strafverfahren die Stoffkonzentration im Blut beweisenerheblich.

9. *inwieweit Grenzwerte und die Regeln für das Vorliegen von Fahrtauglichkeit unter dem Einfluss von Cannabinoiden auch für den Radverkehr, E-Scooter, die gewerbliche und die Freizeitschiffahrt, insbesondere die Bodenseeschiffahrt, sowie den Flugverkehr einschließlich des Sport- und Freizeitfliegens gelten werden.*

Zu 9.:

*Radverkehr:*

Fahrräder sind fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge. Hier besteht kein Ordnungswidrigkeitentatbestand entsprechend des § 24a StVG. Jedoch kann das Fahrradfahren im öffentlichen Straßenverkehr im Zustand rauschbedingter Fahruntüchtigkeit den Straftatbestand des § 316 StGB – Trunkenheit im Verkehr – oder – sofern die weiteren Tatbestandsvoraussetzungen vorliegen – des § 315c StGB – Gefährdung des Straßenverkehrs – erfüllen. Grenzwerte für den Drogenkonsum, ab denen eine absolute Fahruntüchtigkeit im Sinne des § 316 StGB angenommen werden kann, existieren mangels entsprechender wissenschaftlicher Erkenntnisse nicht. Vielmehr muss anhand der Umstände des Einzelfalls festgestellt werden, dass der oder die Fahrzeugführende infolge des Genusses berauschender Mittel, beispielsweise Cannabinoiden, nicht in der Lage war, das Fahrzeug sicher zu führen. Die

Ausgestaltung neuer Regelungen im Zuge des Inkrafttretens des Cannabisgesetzes ist von der Entscheidung des Bundesgesetzgebers abhängig und noch nicht bekannt.

*E-Scooter:*

Bei E-Scootern im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKfV) handelt es sich um fahrerlaubnisfreie Kraftfahrzeuge. Das (vorsätzliche oder fahrlässige) Führen von E-Scootern unter der Wirkung von Cannabis im öffentlichen Straßenverkehr kann den Ordnungswidrigkeitentatbestand des § 24a Absatz 2 (und Absatz 3) StVG erfüllen. Hier gelten dieselben Grenzwerte und Regelungen wie für den übrigen Kraftfahrzeugverkehr. Darüber hinaus kann auch beim Führen eines E-Scooters eine Strafbarkeit nach § 316 StGB oder gegebenenfalls nach § 315c StGB in Betracht kommen.

*Gewerbliche und Freizeitschifffahrt:*

Im Bereich der Schifffahrt gibt es zahlreiche Regeln für das Vorliegen von Fahruntauglichkeit.

In der Bodenseeschifffahrt stellt insbesondere Artikel 6.01 Absatz 2 der Verordnung des Verkehrsministeriums zur Einführung der Bodensee-Schifffahrts-Ordnung (EinfVO-BSO) für den Bodensee einschließlich Untersee sicher, dass derjenige kein Fahrzeug führen darf, der infolge des Genusses von Drogen oder Medikamenten oder aus anderen Gründen an der sicheren Führung eines Fahrzeugs gehindert ist. Vorsätzliche oder fahrlässige Verstöße stellen eine Ordnungswidrigkeit dar (§ 10 Nr. 25 EinfVO-BSO i. V. m. § 126 Absatz 1 Nr. 18 Wassergesetz für Baden-Württemberg). Ein absoluter Grenzwert ist in Artikel 6.01 Absatz 3 EinfVO-BSO nur für Alkohol normiert. Ob und gegebenenfalls welche Grenzwerte und Regeln für das Vorliegen von Fahrtauglichkeit unter dem Einfluss von Cannabinoiden in der BSO Niederschlag finden, muss zunächst zwischen den Anrainerstaaten diskutiert werden.

Darüber hinaus kommt auch im Schiffsverkehr eine Strafbarkeit gemäß § 316 StGB in Betracht. Sofern die weiteren Tatbestandsvoraussetzungen des § 315a StGB vorliegen, kann auch diese Strafnorm im Fall rauschbedingter Fahruntüchtigkeit des Schiffsführenden einschlägig sein.

*Flugverkehr:*

Im Luftverkehr, einschließlich des Sport- und Freizeittfliegens, gilt ein absolutes Alkohol- und Drogenverbot. Gemäß § 4a Absatz 1 Satz 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) gilt ein generelles Verbot für das Führen oder Bedienen eines Luftfahrzeuges unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen psychoaktiven Substanzen. Vorsätzliche oder fahrlässige Verstöße sind bußgeldbewehrt (§ 58 Absatz 1 Nr. 1a LuftVG). Gemäß VO (EU) 965/2012 dürfen im gewerblichen Luftverkehr auch sonstige Besatzungsmitglieder, also Personen, die von einem Betreiber mit der Durchführung von Aufgaben an Bord eines Luftfahrzeugs beauftragt wurden, in einem Luftfahrzeug keinen Dienst ausüben, wenn sie unter dem Einfluss psychoaktiver Substanzen stehen.

Darüber hinaus kommt auch im Luftverkehr eine Strafbarkeit gemäß § 316 StGB in Betracht, wenn der Luftfahrzeugführer rauschbedingt nicht in der Lage war, das Flugzeug sicher zu führen. Sofern die weiteren Tatbestandsvoraussetzungen des § 315a StGB vorliegen, kann auch diese Strafnorm im Fall rauschbedingter Fahruntüchtigkeit des Schiffsführers einschlägig sein.

Strobl

Minister des Inneren,  
für Digitalisierung und Kommunen