

Fahren unter Cannabiseinfluss: Veränderung der Risikoeinschätzung nach der Teillegalisierung

Moritz Rosenkranz^{1*}, Anna Schranz¹, Uwe Verthein¹, Jakob Manthey²

¹ Zentrum für Interdisziplinäre Suchtforschung (ZIS) der Universität Hamburg/UKE, Hamburg, Deutschland

² Zentrum für Interdisziplinäre Suchtforschung (ZIS) der Universität Hamburg/UKE, Leipzig, Deutschland

* Korrespondenz, E-Mail: moritz.rosenkranz@uni-hamburg.de

© 2025 Moritz Rosenkranz; Lizenznehmer Infinite Science Publishing

Dies ist ein Open-Access-Abstract, das unter den Bedingungen der Creative Commons Attribution License veröffentlicht wird, welche uneingeschränkte Nutzung, Verbreitung und Reproduktion in jedem Medium erlaubt, sofern das Originalwerk ordnungsgemäß zitiert wird. (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>)

Hintergrund und Fragestellung

Nach dem Inkrafttreten des bundesdeutschen Cannabisgesetzes (CanG) im April 2024 stellt sich die Frage, inwiefern sich durch die Teillegalisierung Verhaltensweisen im Zusammenhang mit Cannabiskonsum verändern. In diesem Zusammenhang soll unter anderem das Fahren unter Cannabiseinfluss (DUIC) untersucht werden. Im vorliegenden Beitrag, wird der Frage nachgegangen, ob es nach der Gesetzesänderung Veränderungen bzgl. der Risikoeinschätzung, des Risikoverhaltens sowie der Motive für DUIC gibt.

Methoden

Die Grundlage der Analysen bilden Daten von zwei wiederholt querschnittlichen Erhebungen in Deutschland, die vor Inkrafttreten des CanG (t0; November/Dezember 2023) sowie danach (t1: Dezember 2024/Januar2025) erhoben wurden. Die Befragten wurden über zertifizierte Online-Panels rekrutiert und mit einem standardisierten Erhebungsinstrument befragt. In die vorliegenden Analysen wurden nur Personen mit mindestens monatlichem Cannabiskonsum eingeschlossen und Personen mit rein medizinischem Konsum und Rezeptbesitz exkludiert (nt0=554; nt1=589). Um Anhaltspunkte für eine mögliche Veränderung der Risikoeinschätzung von t0 zu t1 zu erhalten, wird analysiert, inwiefern sich die subjektive Bewertung der Gefährlichkeit von DUIC verändert hat und, ob die Befragten die Wirkung von Cannabis auf fahrrelevante kognitive Funktionen nach der Teillegalisierung anders einschätzen. Weitere Auswertungen betreffen die übliche Wartezeit nach dem Konsum für die Teilnahme am Straßenverkehr. Ergänzend werden Informationen zu Motiven für DUIC präsentiert.

Ergebnisse

Bezüglich soziodemografischer Kennwerte unterschieden sich die Befragten aus t0 und t1 nicht statistisch signifikant. Die Stichproben bestehen zu 72% aus Männern, ca. die Hälfte verfügt über einen hohen Bildungsabschluss (nach ISCED) und das mittlere Alter liegt bei 35 Jahren (SD: 10 Jahre).

Die Analysen zeigen nur punktuelle Veränderungen, wobei sich die Risikoeinschätzung nach der Teillegalisierung in der Gesamtschau offenbar kaum verändert hat.

Diskussion und Schlussfolgerung

Die Analysen ermöglichen eine erste Beurteilung bzgl. der Veränderung der Risikoeinschätzung für DUIC nach der Teillegalisierung. Die präsentierten Ergebnisse sind allerdings als vorläufig zu betrachten, da die Gesetzesänderung zu t1 erst wenige Monate in Kraft getreten war.

Offenlegung von Interessenskonflikten sowie Förderungen

Während der letzten 3 Jahre bestanden folgende wirtschaftlichen Vorteile oder persönliche Verbindungen, die die Arbeit zum eingereichten Abstract beeinflusst haben könnten: Anna Schranz erklärt, dass sie ein Vortragshonorar der Bayerischen Akademie für Sucht- und Gesundheitsfragen erhalten hat. Darüber hinaus bestanden während der letzten 3 Jahre keine wirtschaftlichen Vorteile oder persönlichen Verbindungen bestanden, die die Arbeit zum eingereichten

Abstract beeinflusst haben könnten. Jakob Manthey war oder ist beratend für die AOK, EUDA und WHO tätig und hat für Präsentationen im Zusammenhang mit Cannabis Aufwandsentschädigungen und Reisekostenerstattungen von verschiedenen Gesundheitsorganisationen erhalten. Es bestehen keine Verbindungen zur (Cannabis-)Industrie: keine Aktien, Patente, Beratungstätigkeiten oder ähnliches. Uwe Verthein erklärt, dass er als Berater für das Unternehmen Hexal AG tätig ist. Darüber hinaus bestanden während der letzten 3 Jahre keine wirtschaftlichen Vorteile oder persönlichen Verbindungen, die die Arbeit zum eingereichten Abstract beeinflusst haben könnten. Moritz Rosenkranz erklärt dass während der letzten 3 Jahre keine wirtschaftlichen Vorteile oder persönlichen Verbindungen bestanden, die die Arbeit zum eingereichten Abstract beeinflusst haben könnten.

Erklärung zur Finanzierung: Die Finanzierung des Forschungsprojekts „Auswirkungen einer Neuregelung der Cannabisabgabe auf die Verkehrssicherheit“ erfolgte durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (FE 82.0816/2023)

