

DEKRA Konzernrepräsentanz, 10117 Berlin, Behrenstr. 29

Bundesministerium für Gesundheit
PG Cannabis
Mauerstraße 29
10117 Berlin

DEKRA
Konzernrepräsentanz
Behrenstr. 29
10117 Berlin
Telefon (030) 98 60 98 8 12
Telefax (030) 98 60 98 8 11

Kontakt Moritz Harich
E-Mail Moritz.Harich@dekra.com

Berlin, 20. Juli 2023

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zum kontrollierten Umgang mit Cannabis und zur Änderung weiterer Vorschriften

Sehr geehrte Frau Reitenbach,
sehr geehrte Damen und Herren,

der vorgelegte Entwurf für ein Cannabisgesetz (CanG) soll Chancen und Risiken legaler und kontrollierter Abgabe von Cannabis an Erwachsene zu Genusszwecken in lizenzierten Einrichtungen ausbalancieren. Das Gesetz zielt darauf ab, zu einem verbesserten Gesundheitsschutz beizutragen, die cannabisbezogene Aufklärung und Prävention zu stärken, den Schwarzmarkt einzudämmen sowie die Qualität von Konsumcannabis kontrolliert sicherzustellen, so dass die Weitergabe verunreinigter Substanzen verhindert werden kann.

Zum Referentenentwurf des Cannabisgesetzes (CanG) in der Fassung vom 05. Juli 2023 möchten wir aus Sicht der Verkehrspsychologie gerne Stellung beziehen. Dabei nehmen wir vor allem die Verkehrssicherheit – unter Berücksichtigung unserer einschlägigen praktischen Erfahrungen mit verkehrsauffälligen Kraftfahrern – in den Fokus unserer Betrachtung. Da es im Fahrerlaubnisrecht stets um die Abwehr erheblicher Schäden für Leib und Leben geht, bildet der Maßstab unserer Einschätzungen das aus einem Regelungssachverhalt resultierende Schutzpotenzial für alle Verkehrsteilnehmer. Gleichzeitig argumentieren wir aus einer neutralen, unabhängigen und unparteilichen Perspektive eines Experten bzw. Sachverständigen. Abschließend verknüpfen wir unsere Ausführungen mit dem Hinweis auf offene Fragen oder regulatorischen Unschärfen.

I. Was wissen wir über die Auswirkungen von Cannabis im Straßenverkehr?

Cannabis beeinflusst wie alle psychoaktiven Stoffe unser Nervensystem und damit grundlegende Komponenten der Leistungsfähigkeit zum sicheren Fahren. Dies gilt insbesondere für die Gruppe der regelmäßigen Cannabiskonsumenten mit hochdosierter Wirkstoffaufnahme sowie für die Personengruppe, die einen problematischen Mischkonsum von Cannabis mit anderen Substanzen – vor allem Alkohol – praktiziert.

DEKRA
Konzernrepräsentanz
Behrenstraße 29
D-10117 Berlin
Telefon (030) 98 60 98 8-0
Telefax (030) 98 60 98 8-11

DEKRA SE
Handwerkstraße 15
D-70565 Stuttgart
Telefon (07 11) 78 61-0
Telefax (07 11) 78 61-22 40
www.dekra.de

Sitz Stuttgart, Amtsgericht Stuttgart, HRB-Nr. 734316
Bankverbindung:
Commerzbank AG
IBAN DE68 6008 0000 0904 4000 00 / BIC DRESDEFF600
BW-Bank
IBAN DE02 6005 0101 0002 1030 77 / BIC SOLADEST600

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Stefan Kölbl
Vorstand:
Stan Zurkiewicz (Vorsitzender), Peter Laursen,
Wolfgang Linsenmaier, Petra Finke

Die nachfolgende Übersicht zur Erkenntnislage aus der einschlägigen Literatur weist auf potenzielle Risiken hin:

- Zu den unmittelbaren Kurzzeitfolgen zählen vielfältige kognitive und sensumotorische Beeinträchtigungen, z.B. Konzentrationsfähigkeit, Kurz- und Arbeitsgedächtnis, Zeit- und Raumwahrnehmung, Bewegungskontrolle, Reaktionsvermögen.
- Langzeitfolgen: Globale Defizite der Kognition, insb. Gedächtnisleistung, sowie abnehmende Leistungsbereitschaft, darunter das Amotivationssyndrom; aber auch die Gefahr einer Abhängigkeit bei längerfristig regelmäßigem Konsum (ca. 9% aller Cannabiskonsumanten entwickeln über die Lebenszeit eine Cannabisabhängigkeit, die Prävalenz liegt bei 17 %, wenn der Cannabiskonsum in der Adoleszenz beginnt, und steigt auf 25 – 50 %, wenn Cannabis täglich konsumiert wird). Auch das Risiko für psychische Erkrankungen wie Depressionen oder Psychosen steigt deutlich an (Faktor 3-4). Mit erhöhter Prävalenz für cannabisassoziierte Depressionen ist gleichsam eine erhöhte Suizidrate vergesellschaftet.
- Das Unfallrisiko im Straßenverkehr steigt leicht bis moderat um den Faktor 1,3 für tödliche Unfälle bzw. bis 2,6 für Unfälle mit Verletzungsrisiken (ABER: Methodische Schwächen bei den Übersichtsarbeiten, so genannten Meta-Analysen, daher markieren die Risikokennwerte nur die Untergrenze des Gefährdungspotenzials; es fehlt z.B. eine Trendbereinigung über die Zeit, es erfolgte eine unzulässige Kombination unterschiedlicher Datenformate mit unterschiedlichem Aussagehorizont, es fehlen detaillierte Angaben zu den näheren Tatumständen).
- Dunkelziffer: Unter anonym befragten Konsumenten räumte etwa ein Drittel bis 50 % der Studienteilnehmenden eine Fahrt im Straßenverkehr innerhalb von 1 – 6 Stunden nach dem letzten Konsum ein; 11 % der Befragten gaben in einer Studie der Uni Heidelberg aus dem Jahr 2019 an, unmittelbar nach dem Konsum aktiv am Straßenverkehr teilgenommen zu haben.
- Mehrere kanadische Studien aus den letzten Jahren untersuchten die Auswirkungen des Cannabiskonsums auf die Einhaltung von Verkehrsvorschriften. Personen mit einem erhöhten Cannabiskonsum hatten demnach häufiger Kontakt mit der Polizei wegen Verkehrsverstößen als Personen, die kein Cannabis konsumieren. Eine weitere Studie aus dem Jahr 2021 kam zu folgendem Ergebnis: Personen mit häufigem Cannabiskonsum berichten mehr riskante Fahrmanöver, wie z.B. unerlaubtes Überholen oder eine Missachtung von Geschwindigkeitsvorschriften, im Vergleich zu Probanden ohne Cannabiskonsum. Das Bedürfnis nach „lustvollen Kicks“ und Nervenkitzel, verkürzt als „Sensation Seeking“ bekannt, sagt u.a. das Ausmaß der Cannabis-Konsumfrequenz voraus, diese wiederum ist mit vermehrtem riskantem Fahrverhalten verknüpft. Schlussfolgerung: Die Konsumhäufigkeit von Cannabis erweist sich als Risikofaktor!

- Problem der Umsetzung der gebotenen kritischen Selbstüberprüfungspflicht eines Kraftfahrers als wesentliche Voraussetzung zur Einhaltung des Trennungsgebotes zwischen Cannabiskonsum und Führen eines Kraftfahrzeuges auf öffentlichen Straßen in Deutschland: Infolge spezifischer Wirkdynamiken sowie weiterer, cannabistypischer Einflussgrößen, darunter Toleranzentwicklung, unscharfe Konzentrations-Wirkungs-Beziehungen, Unkenntnis der Dosis, zeitverzögerte Wirkung, Einflüsse auf Wirkungsempfinden durch Konsumsetting/Stimmung/Konsummotive sowie Wirkungserwartungen ist die Fähigkeit zur kritischen Selbstüberprüfung stark eingeschränkt. Diesen Sachverhalt bringt der international bekannte Suchtforscher Jan Ramaekers auf folgende, vereinfachte Aussage: “Likewise, claims that users are able to fully cope with and compensate for cannabis impairment are not substantiated by the current scientific literature” (= Die Behauptung, dass die Konsumenten in der Lage sind, die Beeinträchtigung durch Cannabis vollständig zu bewältigen und zu kompensieren, wird durch die aktuelle wissenschaftliche Literatur nicht belegt). Literaturquelle: Ramaekers, J. G., Mason, N. L., & Theunissen, E. L. (2020). Blunted highs: Pharmacodynamic and behavioral models of cannabis tolerance, *European Neuropsychopharmacology*, Volume 36, July 2020, 191 – 205, <https://doi.org/10.1016/j.euroneuro.2020.01.006>.

II. Was wissen wir über mögliche Folgeeffekte aus Studien in Ländern, bei den Cannabis bereits legalisiert wurde?

In der Literatur besteht weitgehender Konsens zu folgenden Punkten:

- Der erwartete Preisverfall infolge wirtschaftlicher Konkurrenz zwischen den Anbieterorganisationen ist nicht eingetreten; die legalen Verkaufsstellen stehen weiterhin in Konkurrenz zum Schwarzmarkt. Konsumenten wechseln jedoch nur sehr langsam in den legalen Markt. Daher wird der Schwarzmarkt weiterhin erhalten bleiben.
- Der Wirkstoffgehalt von Cannabis ist gestiegen, ebenso der Anteil synthetischer Cannabinoide.
- Die Legalisierung von Cannabis führt bei den bisherigen Konsumenten zu einem Anstieg des Marihuanakonsums. Dies gilt insbesondere für erwachsene Nutzer, nicht für Jugendliche. Daher trägt die Legalisierung auch zu einer zunehmenden Konsumhäufigkeit sowie zur Gewohnheitsbildung des Konsummusters bei.
- Hinsichtlich der Frage nach cannabisbedingten Behandlungsaufnahmen, Krankenhausaufenthalten und Hospitalisierungen (problematischer Konsum, Abhängigkeit) lässt sich kein eindeutiger Trend erkennen. Allerdings finden sich in Kanada und den USA Kennzahlen, die eine Verdopplung der unfallbedingten Krankenhauseinweisungen belegen.
- Der gleichzeitige Konsum von Cannabis und Alkohol hat abgenommen.

III. Bezug zu Aspekten der Verkehrssicherheit im CanG

Auf Seite 80 im Abschnitt VII (Befristung; Evaluierung) wird mit der Aussage

„Ob der private Eigenanbau, der gemeinschaftliche nicht-gewerbliche Eigenanbau von Konsumcannabis und die kontrollierte Weitergabe von Konsumcannabis an Erwachsene Auswirkungen auf die geltenden Grenzwerte im Straßenverkehr und den Ausnahmetatbestand für die bestimmungsgemäße Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels im Rahmen des Ordnungswidrigkeitendelikts des § 24a Abs. 2 Satz 3 StVG (Fahrten unter der Einwirkung der in der Anlage zu § 24a Abs. 2 Straßenverkehrsgesetz genannten psychoaktiven Substanzen) hat, [...]“,

eine Scheinkorrelation angedeutet.

Es besteht kein Zusammenhang zwischen dem Eigenanbau von Cannabis, der kontrollierten Weitergabe an Konsumenten und dem bestehenden Grenzwert von 1,0 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC) im Blut. Dieser Grenzwert markiert im Straßenverkehr einen Ordnungswidrigkeitstatbestand; ein Grenzwert für die Annahme einer absoluten Fahrunsicherheit (früher auch als Fahruntüchtigkeit bezeichnet) gemäß § 316 StGB existiert, im Unterschied zu anderen Staaten, dagegen nicht. Das Ausmaß der Beeinträchtigung durch die psychoaktive Substanz Tetrahydrocannabinol (THC) wird neben den im Abschnitt I (letzter Spiegelstrich) genannten Faktoren auch von der aufgenommenen Wirkstoffmenge und der Konsumzeit beeinflusst. In der Formulierung auf Seite 80 des Gesetzesentwurfes werden zwei völlig unterschiedliche Sachverhalte bzw. Rechtsgebiete inhaltlich und andeutungsweise sogar kausal miteinander „verheiratet“, die nichts miteinander zu tun haben. Grenzwerte sind aus der verkehrsjuristischen Sicht nur dann absolut verbindlich, wenn Sie vom Gesetzgeber – etwa im Rahmen des § 24a StVG – gesetzt werden oder wenn sie vom Verordnungsgeber, dem Bundesministerium für Verkehr in Abstimmung mit dem Bundesrat, im Rahmen der Fahrerlaubnisverordnung definiert und als verbindlich erklärt werden. Bei dieser Aufgabe bedient sich der Gesetzes- oder Verordnungsgeber in der Regel externen Sachverständigen. Generell beauftragt ist z.B. die vom Bundesminister für Verkehr und Digitales berufene Grenzwertkommission, eine Expertenkommission von Toxikologen und Medizinern. Dabei klärt der Text auf Seite 80 und 81 nicht darüber auf, warum die Legalisierung von Cannabis gleichzeitig mit einer THC-Grenzwert-Diskussion verbunden werden soll. Dieser Frage haben sich zuletzt mehrere Reviews gewidmet, mit dem Ergebnis, dass sich derzeit keine Grenzwerterhöhung fachlich begründen ließe. Insofern wurde eine Evaluierung der Angemessenheit des THC-Grenzwertes auf wissenschaftlicher Grundlage bereits vorgenommen. Falls das Bundesministerium für Digitales und Verkehr für die Zulässigkeit des Führens von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen den maßgeblichen Grenzwert für Tetrahydrocannabinol (THC) auf wissenschaftlicher Grundlage weiterführend untersuchen und ermitteln möchte, sei auf die Möglichkeit von Fahrversuchen mit Probanden hingewiesen. Das Leistungsverhalten eines Fahrzeugführers ist abhängig vom situativen Kontext, der Motivation, Gewöhnung und Erfahrung, seinen Erwartungen und der Interpretation der von ihm geforderten Fahraufgabe.

Daher bestehen zwischen einer Realfahrt im Straßenverkehr und beispielsweise einer Simulatorfahrt erhebliche Unterschiede in der Ausprägung der zuvor genannten Variablen. Nicht anderes sieht es der Bundesgerichtshof (BGH), der praktische Fahrversuche zum „Goldstandard“ erklärt, wenn es darum geht, der Komplexität von Anforderungen an das sichere Führen von Kraftfahrzeugen realitätsnah gerecht zu werden (vgl. Urte. v. 28.06.1990, Az.: 4 StR 297/90). Dort wird u.a. ausgeführt: „Diesen Versuchen misst der Senat nunmehr besondere Bedeutung zu, da beim Fahrversuch das Fahrverhalten als komplexes Zusammenspiel aller psychophysischen Leistungskomponenten des Fahrzeugführers [...] analysiert wird, weshalb den hierbei gewonnenen Erkenntnissen eine größere Aussagekraft hinsichtlich der Fahrtüchtigkeit zukommt“, im Gegensatz zu dem Nachweis von Beeinträchtigung psycho-physischer Einzelfunktionen, wie etwa der Aufmerksamkeit, Reaktionsfähigkeit oder dem Sehvermögen mittels Testverfahren. Nur exemplarisch sei hier angeführt, dass der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) unter Bezugnahme auf eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts bereits aus dem Jahr 1987 zu der Feststellung kommt, dass eine Fahrprobe grundsätzlich ein geeignetes Mittel zur Untersuchung der praktischen Fahrfertigkeiten darstelle (BayVGH, Beschl. V. 23.11.2011, Az.: 11 CS 11.2067).

Dies leitet über zur Empfehlung, bei der Ermittlung eines THC-Grenzwertes auf wissenschaftlicher Basis die einschlägigen Fachgesellschaften aus den Bereichen Rechtsmedizin (DGRM), Verkehrsmedizin (DGVM) und Verkehrspsychologie (DGVP) in die weitere Diskussion mit einzubeziehen.

IV. Offene Fragen im Zusammenhang mit dem CanG

Wie bereits ausgeführt, muss von der Debatte um die Anhebung des THC-Grenzwertes die gleichfalls notwendige Diskussion um die Folgen einer Legalisierung von Cannabis, vor allem unter dem Blickwinkel der Begrenzung negativer Konsequenzen für die Gesellschaft und Bevölkerung, abgekoppelt werden. Daher erlauben wir uns nachfolgend einige offene Fragen zu formulieren bzw. auf inhaltliche Unschärfen hinzuweisen.

Die Ausführungen im Cannabisgesetz befassen sich überwiegend mit der Suchtprävention. Gibt es Überlegungen, wie mit zusätzlichen Behandlungskosten umgegangen werden soll? Bereits derzeit stehen keine ausreichenden Plätze für Entgiftungen, selbst für dringend bedürftige Menschen wie hoch Schwangere oder Jugendliche, zur Verfügung.

Zu § 9 (Anforderungen an den privaten Eigenanbau zum Eigenkonsum): Wie und durch wen sowie in welcher Periodizität soll das kontrolliert werden?

§ 11 (Erlaubnis für den gemeinschaftlichen Eigenanbau und die Weitergabe von Cannabis in Anbauvereinigungen – Erlaubnispflicht): Die vertretungsberechtigten Personen der Anbauvereinigung sollen unbeschränkt geschäftsfähig sein und die für den Umgang mit Cannabis und Vermehrungsmaterial erforderliche Zuverlässigkeit besitzen. Reicht es tatsächlich aus, die Zuverlässigkeit lediglich an Registerauskünfte zu knüpfen? Welche Regelungen sollen gelten für den Entzug der Erlaubnis [vgl. hierzu auch § 15 (Widerruf und Rücknahme der Erlaubnis), Abs. 2 mit Verweis auf die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes und den dort niedergelegten Grundsatz der Amtsermittlung]. Was gilt nach Entzug der Erlaubnis als Nachweis für die Wiederherstellung der Voraussetzungen zur erneuten Erteilung der Erlaubnis?

§ 17 (Anforderungen an den gemeinschaftlichen Eigenanbau von Cannabis): Abs. 4 ermächtigt das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Gesundheit und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates, soweit dies zum Schutz der Gesundheit erforderlich ist, Festlegungen zu treffen. Welche Konsequenzen sind bei Verstößen oder unzureichender Umsetzung vorgesehen?

§ 18 (Maßnahmen zur Qualitätssicherung durch Anbauvereinigungen): Wäre hier ein Qualitätsmanagement-System sinnvoll, einschl. einer erstmaligen Zertifizierung sowie regelmäßiger Audits, deren Ergebnisse in einem Qualitätsmanagement-Jahresbericht zusammengefasst werden? Dieser könnte sowohl für die evaluierende Begleitforschung genutzt werden als auch der übergeordneten Aufsichtsbehörde als solide Informationsbasis für Überwachungsaufgaben dienen.

In Abschnitt 3 (§ 21, Ziffer 3, Punkt 4) wird der Begriff „Straßenverkehrstauglichkeit“ eingeführt. Dieser ist jedoch kein definierter Rechtsbegriff, so dass unklar ist, welcher Sachverhalt damit beschrieben werden soll. Im Bereich der Verkehrssicherheit unterscheidet man die Fahrsicherheit von der Fahreignung. Es sollte daher klargestellt werden, dass nach Aufnahme von Cannabisprodukten zunächst die aktuelle Fahrsicherheit beim Führen eines Fahrzeuges beeinträchtigt sein kann, andererseits auch bei regelmäßigem Konsum oder unzureichendem Trennungsvermögen zwischen Konsum und Führen eines Kraftfahrzeuges die generelle Fahreignung zumindest infrage steht bzw. nicht gegeben ist (vgl. Anlage 4, Nr. 9.2 bis 9.6 der Fahrerlaubnisverordnung).

Seite 138, Absatz 2, Satz 2 *„Die bisherigen Bestimmungen zu Cannabis zu medizinischen und medizinisch-wissenschaftlichen Zwecken haben sich in der Praxis bewährt und sollen daher grundsätzlich beibehalten werden“*: Diese Einschätzung wird nicht durch Evaluationsdaten gestützt. Der kürzlich erschienene Bericht des Bundesinstituts für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) über die nicht interventionelle Begleiterhebung zum Einsatz verschriebener Leistungen zur Anwendung von Cannabisarzneimitteln kommt zu einem eher ernüchternden Gesamtergebnis. Bei nur geringer Rücklaufquote (=Problem der Repräsentativität des Datensatzes) wird festgestellt, dass die Daten der Begleiterhebung klinische Studien in keiner Weise ersetzen können. Das gewonnene Lagebild könne lediglich als wertvolle Grundlage für die Planung und Durchführung klinischer Studien angesehen werden, die es bislang noch nicht gibt. Mit anderen Worten: Belastbare Studienergebnisse, die eine erfolgreiche und bewährte Verfahrenspraxis bestätigen, stehen derzeit noch nicht zur Verfügung.

V. Abschließende Bemerkungen

Dauer, Häufigkeit und Intensität des Cannabiskonsums begünstigen das Auftreten von Gesundheitsrisiken und Eignungsmängeln gemäß Anlage 4 der Fahrerlaubnisverordnung (FeV). Regelmäßiger Konsum reduziert nachhaltig individuelle Bildungs- und berufliche Karrierechancen der Konsumenten. Es kann als wissenschaftlicher Konsens gelten, dass regelmäßiger Cannabiskonsum das Risiko eines Abhängigkeitssyndroms erhöht. Das Lagebild auf der Basis internationaler Studien zeigt, dass es außerordentlich schwierig ist, sowohl methodisch saubere Studien als auch zuverlässige Datengrundlagen zu finden, um die Effekte einer Cannabislegalisierung auf Risikokenngrößen der Verkehrssicherheit sowie auf Kenngrößen des Gesundheitssystems adäquat bewerten zu können. Eine cursorische Betrachtung der Studien deutet im Vergleich gesellschaftlich relevanter Parameter vor und nach der Legalisierung von Cannabis auf eine gemischte Befundlage mit mehr negativen Effekten als positiven. Eine weitere Gruppe an Studien berichtet keine Veränderungen in den untersuchten Kenngrößen. Dies leitet über zu der Empfehlung, den vorgelegten Entwurf des CanG sorgfältig und unter Einbeziehung weiterer Expertise zu überarbeiten. Wie in Abschnitt IV angedeutet, bleiben noch etliche offene Fragen.

Die Erwartung, eine Freigabe von Cannabis zu Konsumzwecken in der Freizeit führe nicht zu einer Verschlechterung des Sicherheitsniveaus im Straßenverkehr, erscheint tendenziell verfrüht und könnte sich als zu optimistisch erweisen. Im Ergebnis der verfügbaren Datenlage und einschlägiger Literatur erscheint der aktuell gültige Grenzwert für Cannabis im Straßenverkehr maßvoll, er basiert auf dem Stand von Wissenschaft und Technik und bietet gleichzeitig die erforderliche Indikatorfunktion als „Risikokennwert“. Seine Nützlichkeit besteht in der validen und zuverlässigen Identifikation jener Kraftfahrer, von denen aufgrund erheblicher Fahreignungsmängel ein erhöhtes Gefahrenpotenzial für die Verkehrsgemeinschaft ausgeht. Daher sollte der Grenzwert erst einmal beibehalten werden.

In der Hoffnung, dass diese Überlegungen und Anregungen in die weitere Überarbeitung des Gesetzesentwurfs eingehen und die Expertise der relevanten Fachgesellschaften DGVM, DGRM sowie die DGVP mit ihrer Kompetenz angemessen bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt werden, wünschen wir gutes Gelingen bei der Weiterentwicklung und Finalisierung des CanG. Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Moritz Harich

Senior Referent Politische Kommunikation
DEKRA Konzernrepräsentanz, Berlin

DEKRA
Konzernrepräsentanz
Behrenstraße 29
D-10117 Berlin
Telefon (030) 98 60 98 8-0
Telefax (030) 98 60 98 8-11

DEKRA SE
Handwerkstraße 15
D-70565 Stuttgart
Telefon (07 11) 78 61-0
Telefax (07 11) 78 61-22 40
www.dekra.de

Sitz Stuttgart, Amtsgericht Stuttgart, HRB-Nr. 734316
Bankverbindung:
Commerzbank AG
IBAN DE68 6008 0000 0904 4000 00 / BIC DRESDEFF600
BW-Bank
IBAN DE02 6005 0101 0002 1030 77 / BIC SOLADEST600

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Stefan Kölbl
Vorstand:
Stan Zurkiewicz (Vorsitzender), Peter Laursen,
Wolfgang Linsenmaier, Petra Finke