GDV
Unfallforschung
der Versicherer

FORSCHUNGSBERICHT NR. 99

Fahren ohne Fahrerlaubnis: Häufigkeit und Hinter-grund

Anika Radewald
Frank Asbrock
Greta Große

GDV
Unfallforschung
der Versicherer

im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV)
Forschungsbericht Nr. 99

Fahren ohne Fahrerlaubnis: Häufigkeiten und Hintergrund

Bearbeitet durch:
Zentrum für kriminologische Forschung Sachsen e.V.

ZKFS

M.A. Anika Radewald
Prof. Dr. Frank Asbrock

Projektleitung bei der UDV:
Greta Große, M. Sc.

Herausgeber
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
Unfallforschung der Versicherer
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 / 20 20 - 50 00, Fax 030 / 20 20 - 60 00
www.gdv.de, berlin@gdv.de
www.udv.de, unfallforschung@gdv.de
www.youtube.com/unfallforschung

Redaktion
Greta Große, M. Sc.

Bildnachweis
Die Nutzungsrechte der in dieser Broschüre abgebildeten Fotos liegen bei der Unfallforschung der Versicherer

Erschienen
02/2025

ISBN-Nr.:
978-3-948917-30-2

Alle Ausgaben
auf UDV.de

Disclaimer
Die Inhalte wurden mit der erforderlichen Sorgfalt erstellt. Gleichwohl besteht keine Gewährleistung auf Vollständigkeit, Richtigkeit, Aktualität oder Angemessenheit der darin enthaltenen Angaben oder Einschätzungen.

Inhalt

Inhalt 1
Kurzfassung 3
Abstract 3
1 Juristische Fallkonstellationen (AP1) 4
1.1 Grundlagen 4
1.2 Objektiver Tatbestand 9
1.2.1 Tatbestandsvarianten: Keine Fahrerlaubnis, bestehendes Fahrverbot, Maßnahme nach § 94 StPO 11
1.3 Subjektiver Tatbestand 23
1.3.1 Vorsatzstrafbarkeit 23
1.3.2 Fahrlässigkeitsstrafbarkeit 26
1.4 Rechtswidrigkeit 27
1.5 Schuld 28
1.6 Teilnahme 29
1.7 Konkurrenzen 29
1.8 Strafe und Maßregeln 30
1.9 Übersicht möglicher Fallgestaltungen 34
2 Hellfeldanalyse (AP2) 35
2.1 Forschungsstand 35
2.2 Übersicht der Hellfeldstatistiken 39
2.3 Fazit 43
3 Dunkelfeldforschung (AP3) 43
3.1 Methode 44
3.2 Deskriptive Daten und Häufigkeitsverteilungen 46
3.3 Psychologische Prädiktoren des Fahrens ohne Fahrerlaubnis 51
3.4 Fazit 57
4 Qualitative Interviews: Expert:innen und Täter:innen (AP4 und AP5) 58
4.1 Methode – Expert:innen 58
4.2 Ergebnisse – Expert:innen 60
4.2.1 Konstellation 60
4.2.2 Täter:innen 63
4.2.3 Hintergründe und Motivation 64
4.2.4 Maßnahmen 71
4.2.5 Zufriedenheit mit dem Handlungsspielraum im jeweiligen Beruf 75
4.3 Zwischenfazit 78
4.4 Methode – Täter:innen 78
4.5 Ergebnisse – Täter:innen 80
4.5.1 Konstellationen 80

4.5.2 Hintergründe, Motivation und Umstände ... 81
4.5.3 Einhaltung von Verkehrsregeln und Fahrverhalten ... 89
4.5.4 Wiederholung, Einzeltat und zukünftige Bereitschaft ... 89
4.5.5 Wünsche und Bewertung des Umgangs mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis ... 90
4.6 Fazit ... 91
5 Experimente zu Sanktionen und Maßnahmen (AP6) ... 93
5.1 Studie 1: Akzeptanz von Sanktionen im Straßenverkehr ... 93
5.2 Studie 2: Akzeptanz von Attributen im Prozess der Wiedererlangung einer Fahrerlaubnis ... 97
5.3 Fazit ... 102
6 Empfehlungen zur Anpassung der rechtlichen Grundlagen des § 21 StVG (AP7) ... 102
6.1 Rechtliche Anpassungen auf der Ebene des § 21 StVG ... 102
6.1.1 Strafcharakter des § 21 StVG ... 103
6.1.2 Tatbestand ... 103
6.1.3 Strafrahmen ... 104
6.2 Unterstützungsmöglichkeiten abseits des Kerntatbestandes des § 21 StVG nach Fallkonstellationen 105
Bestehendes Fahrverbot ... 107
6.3 Subjektive Tatseite und Irrtümer ... 107
6.4 Kontrolldichte ... 108
6.5 Präventionsaspekte ... 108
6.6 Wiedererlangung der Fahrerlaubnis ... 109
6.7 Zusammenfassung ... 110
7 Gesamtfazit, Diskussion und Ausblick ... 112
Anhang ... 115
Abbildungen ... 115
Tabellen ... 115
Literaturverzeichnis ... 116

Kurzfassung

In der vorliegenden Untersuchung wurde der Tatbestand des Fahrens ohne Fahrerlaubnis umfassend anhand eines multimethodalen Ansatzes untersucht. Dazu wurden Hellfelddaten analysiert und eine quantitative Dunkelfeldstudie durchgeführt, die durch qualitative Interviews mit Expert:innen und Betroffenen ergänzt wurde. Anhand experimenteller Studien wurden Präferenzen für Sanktionsmaßnahmen ermittelt. Auf Basis der empirischen Daten wurden anschließend juristische Empfehlungen zur Optimierung rechtlicher Vorgaben abgeleitet. Die Ergebnisse beleuchten die vielfältigen Motive und sozialen Kontexte des Fahrens ohne Fahrerlaubnis und bieten praxisorientierte Ansätze zur Prävention, die rechtliche, soziale und strukturelle Aspekte einbeziehen.

Die Ergebnisse zeigen, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis ein komplexes Phänomen ist, das durch persönliche, soziale und strukturelle Faktoren beeinflusst wird. Häufige Motive sind Notfälle, eingeschränkte Mobilitätsalternativen, berufliche Verpflichtungen sowie soziale und finanzielle Aspekte. Personen, die wiederholt ohne Fahrerlaubnis fahren, neigen dazu, dieses Verhalten zu normalisieren und unabhängig von äußeren Umständen zu rechtfertigen. Als Haupttätergruppe konnten, im Hell- wie auch Dunkelfeld, erwachsene männliche Fahrer ausgemacht werden. Als häufig auftretende Fallkonstellation ist der vorherige Entzug der Fahrerlaubnis auszumachen, welcher häufig in Verbindung mit weiteren Straftaten, wie Fahrten unter Substanzen- oder Alkoholeinfluss, auftritt. Die Bewertung des Verhaltens des sozialen Umfeldes und die Wahrnehmung geringer Konsequenzen spielen dabei eine zentrale Rolle. Präventive Maßnahmen sollten finanzielle und zeitliche Hürden – insbesondere im Rahmen der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) – abbauen und gezielt soziale und strukturelle Hintergründe adressieren, um den Erwerb einer Fahrerlaubnis zu erleichtern. Die Ergebnisse liefern wertvolle Ansätze für die Entwicklung rechtlicher Interventionen, die Verhaltensänderungen fördern und die sozialen sowie finanziellen Belastungen der Betroffenen berücksichtigen.

Abstract

In this study, the offense of driving without a license was comprehensively investigated using a multi-method approach. For this purpose, reported cases were analyzed and a quantitative dark-field study was conducted, which was supplemented by qualitative interviews with experts and those affected. Preferences for sanction measures were determined based on experimental studies, and legal recommendations for optimizing legal requirements were then derived on the basis of the empirical data. The results shed light on the diverse motives and social contexts behind driving without a license and offer practical approaches to prevention that incorporate legal, social and structural aspects.

The results show that driving without a license is a complex phenomenon that is influenced by personal, social and structural factors. Common motives include emergencies, limited mobility alternatives, work commitments and social and financial aspects. People who repeatedly drive without a license tend to normalize this behavior and justify it regardless of external circumstances. Adult male drivers were identified as the main offender group in both the light and dark fields. A frequently occurring case constellation is the prior withdrawal of the driver's license, which often occurs in connection with other offenses, such as driving under the influence of substances or alcohol. The assessment of the behavior of the social environment and the perception of minor consequences play a central role here. Preventive measures should reduce financial and time-related barriers - particularly in the context of the medical-psychological examination (MPU) - and specifically address social and structural backgrounds to facilitate the acquisition of a driving license. The results provide valuable approaches for the development of legal interventions that promote behavioral changes and take into account the social and financial burdens of those affected.

1 Juristische Fallkonstellationen (AP1)

Das Fahren ohne Fahrerlaubnis gem. § 21 Straßenverkehrsgesetz (StVG) stellt eine außerhalb des Strafgesetzbuches normierte Straftat dar und wirft aufgrund ihrer Komplexität zahlreiche rechtlich interessante Fragestellungen auf.

Welche Rechtsgüter werden durch die Tatbestandsvarianten geschützt? Welche Voraussetzungen müssen für eine Strafbarkeit vorliegen und welche Fallkonstellationen können sich dadurch ergeben? Wie werden die Tatbestandsvoraussetzungen konkretisiert? Wann liegt bei Irrtumskonstellationen ein Tatbestandsirrtum nach § 16 StGB und wann ein Verbotsirrtum nach § 17 StGB vor und welche Auswirkungen hat dies auf die Strafbarkeit? Was ist im Rahmen der Strafzumessung zu berücksichtigen?

Die verschiedenen Tatbestandsvarianten sind fein ausdifferenziert und halten zahlreiche Fallkonstellationen bereit. So ergeben sich aus § 21 Abs. 1, Abs. 2 StVG diverse Strafbarkeiten, sowohl für etwaige Fahrzeugführer:innen als auch für -halter:innen. Die mannigfaltigen Tathandlungen und -voraussetzungen werden mit unterschiedlich intensiven subjektiven Voraussetzungen kombiniert. Darüber hinaus stellt § 21 Abs. 3 StVG eine Rechtsgrundlage für die Einziehung des Kraftfahrzeuges dar, sodass der Norm neben dem materiell-strafrechtlichen Inhalt auch eine strafprozessuale und sanktionenrechtliche Bedeutung zukommt. Aus diesen Gründen erfolgt eine umfangreiche kriminalwissenschaftliche Analyse des Themas.

Eine Beschäftigung mit Fragestellungen außerhalb des StVG ist bei der Darstellung des Regelungsgehaltes des § 21 StVG unerlässlich. Insbesondere Vorschriften des Strafgesetzbuches (StGB), der Strafprozessordnung (StPO) sowie der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) wurden zur genauen Bestimmung des Anwendungsbereichs herangezogen.

Zudem ist neben der erfolgten Literaturauswertung insbesondere die nationale Rechtsprechung höchst relevant, da sich aus den verschiedenen Entscheidungen weitere Konkretisierungen ergeben.

Insgesamt handelt es sich bei § 21 StVG um einen vielschichtigen Straftatbestand mit anspruchsvollen dogmatischen Problempunkten, auf die im Folgenden detailliert eingegangen wird.

1.1 Grundlagen

Gesetzeshistorie

Mit dem Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909, in Kraft getreten am 1. Juni 1909[1], wurde die Vorgängervorschrift des heutigen § 21 StVG „Fahren ohne Fahrerlaubnis“ erstmals normiert. In dem damaligen § 24 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen wurde

> *„mit Geldstrafe bis zu 300 Mark oder mit Gefängnis bis zu zwei Monaten bestraft:*
>
> *1. wer ein Kraftfahrzeug führt, ohne einen Führerschein zu besitzen;*
>
> *2. wer ein Kraftfahrzeug führt, obwohl ihm die Fahrerlaubnis entzogen ist;*
>
> *3. wer nicht einen Führerschein der Behörde, die ihm die Fahrerlaubnis entzogen hat, auf ihr Verlangen abliefert.*
>
> *Die gleiche Strafe trifft den Halter des Kraftfahrzeugs, wenn er vorsätzlich oder fahrlässig eine Person zur Führung des Fahrzeugs bestellt oder ermächtigt, die sich nicht durch einen Führerschein ausweisen kann oder der die Fahrerlaubnis entzogen ist.*“[2]

[1] § 26 Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, RGBl. 1909 Nr. 26, S. 444.

[2] RGBl. 1909 Nr. 26, S. 443.

Durch das Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. Dezember 1952 wurde § 24 des Straßenverkehrsgesetzes durch eine Erhöhung des Strafrahmens auf bis zu 10.000 Deutsche Mark oder Gefängnis bis zu zwei Monaten geändert.[3]

Im Jahr 1964 wurde die Norm „Fahren ohne Fahrerlaubnis“, der damalige § 24 des Straßenverkehrsgesetzes, mit dem Artikel 4 des Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs neugefasst.[4] Der Grundstein für den heutigen Wortlaut wurde damit gelegt:

> *„(1) Mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer*
>
> *1. ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er die dazu erforderliche Fahrerlaubnis nicht hat oder ihm das Führen des Fahrzeugs nach § 37 des Strafgesetzbuches verboten ist, oder*
>
> *2. als Halter eines Kraftfahrzeugs anordnet oder zuläßt, daß jemand das Fahrzeug führt, der die dazu erforderliche Fahrerlaubnis nicht hat oder dem das Führen des Fahrzeugs nach § 37 des Strafgesetzbuches verboten ist.*
>
> *(2) Mit Gefängnis bis zu drei Monaten, mit Haft oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer*
>
> *1. eine Tat nach Absatz 1 fahrlässig begeht,*
>
> *2. vorsätzlich oder fahrlässig ein Kraftfahrzeug führt, obwohl der vorgeschriebene Führerschein nach § 94 der Strafprozeßordnung in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist, oder*
>
> *3. vorsätzlich oder fahrlässig als Halter eines Kraftfahrzeugs anordnet oder zuläßt, daß jemand das Fahrzeug führt, obwohl der vorgeschriebene Führerschein nach § 94 der Strafprozeßordnung in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist.*
>
> *(3) In den Fällen des Absatzes 1 kann das Kraftfahrzeug, auf das sich die Tat bezieht, eingezogen werden, wenn der Täter*
>
> *1. das Fahrzeug geführt hat, obwohl ihm die Fahrerlaubnis entzogen oder das Führen des Fahrzeugs nach § 37 des Strafgesetzbuches verboten war oder obwohl eine Sperre nach § 42 n Abs.1 Satz 2 des Strafgesetzbuches gegen ihn angeordnet war,*
>
> *2. als Halter des Fahrzeugs angeordnet oder zugelassen hat, daß jemand das Fahrzeug führte, dem die Fahrerlaubnis entzogen oder das Führen des Fahrzeugs nach § 37 des Strafgesetzbuches verboten war oder gegen den eine Sperre nach § 42 n Abs. 1 Satz 2 des Strafgesetzbuches angeordnet war, oder*
>
> *3. in den letzten drei Jahren vor der Tat schon einmal wegen einer Tat nach Absatz 1 verurteilt worden ist.*
>
> *Die Einziehung ist nur zulässig, wenn das Kraftfahrzeug dem Täter oder Teilnehmer zur Zeit der Entscheidung gehört. § 42 des Strafgesetzbuches gilt entsprechend.*"[5]

Zunächst fällt auf, dass der maximale Strafrahmen von einer zweimonatigen Freiheitsstrafe auf ein Jahr Freiheitsstrafe erhöht wurde. Gemäß des Gesetzesentwurfes hat der vorherige maximale Strafrahmen nicht mehr ausgereicht, „[…] um das Unrecht schwerer oder gewohnheitsmäßig begangener Taten zu sühnen, die Allgemeinheit zu schützen und den Täter von weiteren Straftaten solcher Art abzuhalten.“.[6] Zudem wurde für den angestiegenen Strafrahmen mit der aufkommenden Verkehrsdichte und den damit einhergehenden Gefahren, die von Personen ohne Fahrerlaubnis ausgehen, argumentiert.[7] Darüber hinaus wurde die Norm neu strukturiert und untergliedert. Abs. 1 enthielt nun zwei verschiedene Tatbestände, die die vorsätzliche Strafbarkeit der fahrenden Person und des:der Halter:in normiert. Die Tathandlung des:der Halter:in nach Abs. 1 Nr. 2 wurde im Vergleich zur vorherigen Fassung erweitert; statt eine Person zur Führung des Fahrzeugs zu bestellen oder zu ermächtigen,

---

[3] RGBl. 1952 Nr. 56, S. 840.

[4] BT-Drs. IV/651, S. 6.

[5] BGBl. 1964 Nr. 59, S. 925 f.

[6] BT-Drs. IV/651, S. 38.

[7] Ebd.

konnte dies nun angeordnet oder auch bloß zugelassen werden. Die Fahrlässigkeitsstrafbarkeit war zuvor nur für die Halter:innen geregelt, nun trat Abs. 2 Nr. 1 hinzu und normierte die Fahrlässigkeitsstrafbarkeit der in Abs. 1 genannten Tathandlungen mit einem geringeren Strafrahmen. Abs. 2 Nr. 2 und 3 schlossen eine Strafbarkeitslücke. Nun fiel auch das Fahren trotz eines gem. § 94 StPO in Verwahrung genommen, sichergestellten oder beschlagnahmten Führerscheins unter die Strafnorm. Das bloße Nicht-Besitzen eines Führerscheines oder das Nicht-Abliefern eines entzogenen Führerscheins bei der Behörde fiel nicht mehr unter „Fahren ohne Fahrerlaubnis". Neu trat die Möglichkeit aus Abs. 3 hinzu, das Kraftfahrzeug, das sich auf die Tat bezieht, zu entziehen.[8] Diese Möglichkeit wurde als „kriminalpolitisch besonders sinnvoll" erachtet und sollte eine „tatentsprechende und zugleich auch fühlbare Antwort auf den Rechtsbruch" darstellen.[9]

Mit dem Einführungsgesetz zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968 ist der § 24 StVG „Fahren ohne Fahrerlaubnis" umgezogen und seitdem in § 21 StVG zu finden.[10] Zudem wurde nun auch ein Fahren trotz eines Fahrverbotes nach § 25 StVG im Wortlaut berücksichtigt.

Durch das Einführungsgesetz zum Strafgesetzbuch vom 9. März 1974 erfolgten diverse Neuregelungen im StGB und dadurch erzeugte Normverschiebungen. Folglich mussten auch die in § 21 StVG erfolgten Verweisungen angepasst werden. Die zitierten Gesetze bzgl. des Fahrverbotes (§ 44 StGB statt § 37 StGB) und bzgl. der Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis (§ 69a StGB statt § 42n StGB) wurden korrigiert. Darüber hinaus wurde der Strafrahmen des Abs. 2 modifiziert. Dieser sieht nun eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten statt drei Monaten oder eine Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen vor.[11]

Am 27. März 1979 entschied das Bundesverfassungsgericht, dass § 21 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 StVG und § 21 Abs. 2 Nr. 1 StVG mit dem Grundgesetz vereinbar sind.[12]

Nach der Neufassung des Straßenverkehrsgesetzes vom 5. März 2003 wurde der Wortlaut des § 21 StVG nicht mehr geändert:

> *„(1) Mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer*
>
> *1. ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er die dazu erforderliche Fahrerlaubnis nicht hat oder ihm das Führen des Fahrzeugs nach § 44 des Strafgesetzbuchs oder nach § 25 dieses Gesetzes verboten ist, oder*
>
> *2. als Halter eines Kraftfahrzeugs anordnet oder zulässt, dass jemand das Fahrzeug führt, der die dazu erforderliche Fahrerlaubnis nicht hat oder dem das Führen des Fahrzeugs nach § 44 des Strafgesetzbuchs oder nach § 25 dieses Gesetzes verboten ist.*
>
> *(2) Mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen wird bestraft, wer*
>
> *1. eine Tat nach Absatz 1 fahrlässig begeht,*
>
> *2. vorsätzlich oder fahrlässig ein Kraftfahrzeug führt, obwohl der vorgeschriebene Führerschein nach § 94 der Strafprozessordnung in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist, oder*
>
> *3. vorsätzlich oder fahrlässig als Halter eines Kraftfahrzeugs anordnet oder zulässt, dass jemand das Fahrzeug führt, obwohl der vorgeschriebene Führerschein nach § 94 der Strafprozessordnung in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist.*
>
> *(3) In den Fällen des Absatzes 1 kann das Kraftfahrzeug, auf das sich die Tat bezieht, eingezogen werden, wenn der Täter*
>
> *1. das Fahrzeug geführt hat, obwohl ihm die Fahrerlaubnis entzogen oder das Führen des Fahrzeugs nach § 44 des Strafgesetzbuchs oder nach § 25 dieses Gesetzes verboten war oder obwohl eine Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 des Strafgesetzbuchs gegen ihn angeordnet war,*

---

[8] Als Reaktion auf die Versagung einer Einziehung aufgrund von § 40 StVG, BGH NJW 1957, 351 (351 f.).

[9] BT-Drs. IV/651, S. 39, diese Begründung bezieht sich noch auf einen weniger stark ausdifferenzierten Abs. 3.

[10] BGBl. 1968 Nr. 33, S. 513.

[11] BGBl. 1974 Nr. 22, S. 623.

[12] BVerfG NJW 1979, 1981 (1981).

2. als Halter des Fahrzeugs angeordnet oder zugelassen hat, dass jemand das Fahrzeug führte, dem die Fahrerlaubnis entzogen oder das Führen des Fahrzeugs nach § 44 des Strafgesetzbuchs oder nach § 25 dieses Gesetzes verboten war oder gegen den eine Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 des Strafgesetzbuchs angeordnet war, oder

3. in den letzten drei Jahren vor der Tat schon einmal wegen einer Tat nach Absatz 1 verurteilt worden ist."[13]

Regelungsgründe und geschützte Rechtsgüter

§ 21 StVG gilt nur im öffentlichen Verkehrsraum und hat – je nach vorliegendem Tatbestand – unterschiedliche Regelungsgründe.[14] Zu differenzieren ist zwischen dem Fahren eines Kraftfahrzeuges ohne das Innehaben einer dafür erforderlichen Fahrerlaubnis, dem Fahren trotz Fahrverbotes und einer bestehenden Maßnahme nach § 94 StPO.

Das Nicht-Innehaben einer Fahrerlaubnis kann unterschiedlichste Gründe haben. Besonders deutlich wird der Regelungsgrund, wenn eine Fahrerlaubnis deshalb nicht vorliegt, weil sie entzogen wurde (§ 3 StVG, § 69 StGB). Wurde die Fahrerlaubnis entzogen, bedeutet dies, dass die betroffene Person ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen ist. Dass diese Personen trotz dessen ein Kraftfahrzeug führen, soll durch § 21 StVG verhindert werden. Geschützt werden sollen dadurch einerseits die fahrende Person selbst sowie alle weiteren Personen, die mit dem Kraftfahrzeug in Kontakt kommen könnten. Konkreter: Schutzgüter sind Leben, Leib und das fremde Eigentum.[15] Durch den Verkehrskontext können diese Güter auch als Verkehrssicherheit sowie – etwas allgemeiner ausgedrückt – als die Individualinteressen einzelner Verkehrsteilnehmer:innen zusammengefasst werden.[16] Gleiches gilt für Personen, bei denen die unwiderlegbare Vermutung besteht, dass sie zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet sind.[17] Zu denken ist hier insbesondere an – je nach Fahrerlaubnisklasse – Kinder und Jugendliche, vgl. § 10 Abs. 1 FeV.

Etwas begründungsaufwendiger ist die Situation, in der die grundsätzlichen Geeignetheitsvoraussetzungen vorliegen, allerdings noch keine Fahrerlaubnisprüfung gem. § 15 Abs. 1 FeV in theoretischer und praktischer Form (ggf. auch erneut, s. § 69a StGB nach abgelaufener Sperre) abgelegt wurde. Diese Personen können ggf. sehr gut Auto fahren. Bis zur bestandenen Prüfung wird jedoch davon ausgegangen, dass sie nicht zum Fahren von Kraftfahrzeugen befähigt sind. Werden die Prüfungen nicht bestanden, liegt der Grund für die fehlende Befähigung vor und die Schutzgüter entsprechen ebenfalls den bereits genannten.[18] Wird sich der Prüfung gar nicht erst gestellt, kann davon ausgegangen werden, dass die notwendigen theoretischen Kenntnisse noch nicht bestehen und die praktische Erfahrung bzw. Kompetenz zur Befähigung fehlt. Der Regelungsgrund bestünde in der Sicherstellung einer normierten Fahrausbildung, sowohl für Personen, die das erste Mal eine Fahrerlaubnis erwerben als auch für Personen, bei denen die Sperre abgelaufen ist. Ohne das Vorliegen dieser Ausbildung als garantierter Lernprozess – unabhängig von dem Grund für das Nichtablegen der Prüfung – würde ebenfalls die Verkehrssicherheit gefährdet werden.[19]

Der Regelungsgrund für das Fahren trotz Fahrverbotes nach § 44 StGB oder § 25 StVG ist hingegen ein anderer: So ist die Verkehrssicherheit durch die von einem Fahrverbot betroffenen Personen weniger gefährdet, da sie zum Führen von Kraftfahrzeugen grundsätzlich noch geeignet und befähigt sind. Anderenfalls wäre die Fahrerlaubnis entzogen worden. Das strafrechtliche Fahrverbot aus § 44 StGB stellt eine Strafe dar, das Fahrverbot gem. § 25

[13] BGBl. 2003 Nr. 10, S. 325 f.

[14] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann*, StVR, § 21 StVG Rn. 1.

[15] *Mitsch*, in: NZV 2007, 66 (67).

[16] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann*, StVR, § 21 StVG Rn. 1.

[17] *Mitsch*, in: NZV 2007, 66 (68).

[18] *Mitsch*, in: NZV 2007, 66 (68).

[19] Anders *Mitsch*, in: NZV 2007, 66 (68), welcher auf den Grund für das Nichtablegen der Fahrprüfung abstellt: „Macht er davon keinen Gebrauch, liegt die Annahme nicht fern, dass er die Aufdeckung seiner mangelnden Eignung oder Befähigung vermeiden will.".

StVG eine bußgeldrechtliche Nebenfolge.[20] Dies hat zur Folge, dass die Fahrerlaubnis nach Ablauf der Verbotsfrist immer noch vorliegt und Kraftfahrzeuge wieder geführt werden können.

Wird ein Führerschein in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt (§ 94 StPO), darf das Kraftfahrzeug nicht mehr geführt werden, dies geht aus § 21 StVG hervor.[21] Wird die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Maßnahme vorbereitet, soll einerseits die Verkehrssicherheit geschützt werden und andererseits diese sichernde Maßnahme nach § 94 StPO selbst gesichert werden.[22] Diese Tatvariante bildet folglich alle bereits genannten Regelungsgründe ab.

Dogmatische Ausgestaltung und Systematik

§ 21 StVG ist als Dauerdelikt ausgestaltet, kann folglich über einen längeren Zeitraum andauern bzw. aufrechterhalten werden.[23] Darüber hinaus ist § 21 StVG ein abstraktes Gefährdungsdelikt.[24] Dies bedeutet, dass der Tatbestand bereits dann vorliegt, wenn die in § 21 StVG beschriebenen Handlungen vorgenommen werden. Zu einem konkreten Gefahrerfolg, also einer tatsächlichen Gefährdung von Rechtsgütern, muss es hingegen nicht kommen.[25] Das Führen von Kraftfahrzeugen in den im Tatbestand genannten Varianten gefährdet abstrakt den Straßenverkehr (außer, es wird mit einem Fahrverbot gefahren).

Die Tatbestandsvarianten, bei denen eine Person das Kraftfahrzeug führt (§ 21 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 Nr. 2 StVG), sind sog. eigenhändige Delikte.[26] Hierbei kann nur die Person, die die Tathandlung selbst begeht, den spezifischen Unrechtsgehalt verwirklichen.[27] Eine Besonderheit dieser eigenhändigen Delikte stellt der Umstand dar, dass nur Täter:in dieser Delikte die Person sein kann, die die Tathandlung in eigener Person verwirklicht.[28] Knüpft die Strafbarkeit an den Umstand an, dass die in Frage stehende Person Halter:in ist (§ 21 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Nr. 1 iVm Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 Nr. 3 StVG), liegt ein sog. echtes Sonderdelikt vor.[29] Diese können nur von Personen begangen werden, die eine besondere Eigenschaft vorweisen, die wiederum eine besondere Pflichtenstellung begründet.[30]

§ 21 StVG ist in drei Absätze untergliedert. Der erste Absatz normiert die vorsätzliche Begehung, der zweite Absatz regelt die fahrlässige Begehung der in Absatz 1 genannten Handlungen und weitere Handlungen, die sowohl vorsätzlich als auch fahrlässig begangen werden können. Der dritte Absatz enthält eine Rechtsgrundlage für die Entziehung des Kraftfahrzeuges, welches sich auf die Tat bezieht.

Abs. 1 Nr. 1 normiert die Strafbarkeit der fahrenden Person und Nr. 2 normiert die Strafbarkeit des Halters:der Halterin. Deren jeweilige Strafbarkeit bei dem bloßen Vorliegen von Fahrlässigkeit normiert Abs. 2 Nr. 1, welche auf den Abs. 1 und die jeweiligen Nummern verweist. Die Nummern 2 und 3 des Abs. 2 regeln zusätzlich die Strafbarkeit der fahrenden Person und des Halters:der Halterin, wenn ein Führerschein gem. § 94 StPO in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist. Der Abs. 3 stellt – wie bereits kurz angesprochen – eine spezielle Rechtsgrundlage für die Einziehung des Kraftfahrzeuges dar. Die drei Nummern des Abs. 3 nennen drei Voraussetzungsvarianten, in denen eine Einziehung in Frage kommt.

---

[20] BeckOK StVR/*Krenberger*, § 25 StVG Rn. 2; *Janiszewski*, Verkehrsstrafrecht, Rn. 615.

[21] BeckOK StPO/*Gerhold*, § 94 StPO Rn. 26; BeckOK StVR/*Berg*, § 94 StPO Rn. 4; HK-GS/*Hartmann*, § 94 StPO Rn. 16; MüKo StPO/*Hauschild*, § 94 StPO Rn. 42.

[22] BeckOK StPO/*Gerhold*, § 94 StPO Rn. 26.

[23] *Krumm*, in: SVR 2010, 279 (279 ff.); Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann*, StVR, § 21 StVG Rn. 1.

[24] MüKo StVR/*Weidig,* § 21 StVG Rn. 1.

[25] *Murmann*, Grundkurs Strafrecht, § 14 Rn. 24.

[26] MüKo StVR/*Weidig,* § 21 StVG Rn. 1.

[27] *Murmann*, Grundkurs Strafrecht, § 14 Rn. 17.

[28] *Murmann*, Grundkurs Strafrecht, § 27 Rn. 15.

[29] MüKo StVR/*Weidig,* § 21 StVG Rn. 1.

[30] *Murmann*, Grundkurs Strafrecht, § 27 Rn. 16.

1.2 Objektiver Tatbestand

Im deutschen Strafrecht herrscht das Verständnis vom sog. dreistufigen Deliktsaufbau vor, der ein strafbares Verhalten annimmt, sofern der:die jeweilige Täter:in einen gesetzlichen (1) Tatbestand (2) rechtswidrig und (3) schuldhaft verwirklicht.[31] Insofern setzt auch eine Strafbarkeit nach § 21 StVG zunächst ein tatbestandsmäßiges Handeln des jeweiligen Täters:der jeweiligen Täterin voraus. Im Kontext des § 21 StVG existieren dabei verschiedene objektive und subjektive Tatbestandsvoraussetzungen, auf die im Folgenden eingegangen wird. Die Ausführungen starten mit den objektiven Tatbestandsmerkmalen der unterschiedlichen Strafbarkeitsvarianten des § 21 StVG.

Tatsubjekt

Zunächst gibt es verschiedene in Frage kommende Tatsubjekte. § 21 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 2 StVG richten sich an den:die Fahrzeugführer:in. § 21 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Nr. 3 StVG stellen bestimmte Verhaltensweisen des jeweiligen Halters:der jeweiligen Halterin unter Strafe. In allen genannten Fällen richtet sich die Vorschrift an natürliche Personen. Dies ergibt sich zwar nicht aus § 21 StVG selbst, allerdings aus dem allgemeinen Teil des Strafrechts. So werden juristische Personen und rechtsfähige Personengesellschaften nicht als handlungsfähig anerkannt und können daher nicht mit einer Kriminalstrafe versehen werden.[32]

Fahrzeugführer:in

Als Fahrzeugführer:in wird eine Person bezeichnet, die sich sämtlicher oder zumindest eines Teiles der wesentlichen technischen Einrichtungen des Fahrzeuges bedient, die für dessen Fortbewegung bestimmt sind.[33] Erforderlich ist dementsprechend ein Inbewegungsetzen des Fahrzeuges in Allein- oder zumindest Mitverantwortung.[34] Um dies zu bejahen, ist ein Anrollen der Räder ebenso zu fordern, wie ein auf die Fortbewegung gerichteter Wille.[35]

Halter:in

Für die Präzisierung der Halter:inneneigenschaft ist die materiell-wirtschaftliche Betrachtungsweise der §§ 7, 25a StVG heranzuziehen. Danach ist eben jene Subjekteigenschaft für denjenigen:diejenige zu bejahen der:die tatsächlich und insbesondere wirtschaftlich über die Ingebrauchnahme des Fahrzeugs verfügen kann, wie es dem Wesen der Veranlasser:innenhaftung entspricht.[36] Das unterstreicht die nachrangige Bedeutung der eigentums-, zulassungs- und versicherungsrechtlichen Verhältnisse. Relevant ist der Gebrauch auf eigene Kosten und die tatsächliche Verfügungsgewalt.[37] Demnach ist Halter:in, wer über das „Ob“ und die genauen Modalitäten (Ziel und Zeit) einer Fahrt bestimmen kann.[38]

Tatobjekt

Sämtliche Begehungsvarianten des § 21 StVG knüpfen an ein bestimmtes Tatobjekt an: ein fahrerlaubnispflichtiges Kraftfahrzeug.[39] Dementsprechend sind in Frage kommende Sachverhalte im ersten Schritt darauf zu untersuchen,

---

[31] *Wessels/Beulke/Satzger,* AT, Rn. 134, 180.
[32] *Wessels/Beulke/Satzger,* AT, Rn. 149.
[33] BGH NJW 1989, 723 (724).
[34] NK-GVR/*Kerkmann*, § 21 StVG Rn. 14.
[35] OLG Frankfurt NZV 1990, 277 (277); OLG Düsseldorf NZV 1992, 197 (198).
[36] OLG Karlsruhe NZV 1997, 195 (195); NZV 1988, 191 (191 f.).
[37] BGH NZV 1992, 145 (146); NJW 1954, 1198 (1198).
[38] OLG Karlsruhe NZV 1997, 195 (195); BGH BeckRS 2009, 20488.
[39] MüKo StVR/*Weidig,* § 21 StVG Rn. 19.

ob es sich bei dem genutzten Fahrzeug um ein Kraftfahrzeug i.S.d. Gesetzes handelt. Im zweiten Schritt muss die Erlaubnispflichtigkeit geklärt werden.

Kraftfahrzeug

Der Begriff des Kraftfahrzeugs wird in § 1 Abs. 2 StVG legal definiert, wobei darunter Landfahrzeuge zu verstehen sind, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein. Mit Ausnahme der Schienenbindung ist also die Fortbewegungsart ebenso irrelevant wie der Verwendungszweck.[40] Sämtliche Formen von Pkw, Lkw sowie von motorisierten Zweirädern werden die obenstehenden Kriterien in der Regel erfüllen, es sei denn, sie sind betriebsunfähig.[41] Seine *Eigenschaft* als Kraftfahrzeug verliert ein Fortbewegungsmittel auch nicht dadurch, dass es im Einzelfall ohne Motorkraft genutzt wurde.[42]

Erlaubnispflichtigkeit

Wenn die Frage danach, ob es sich bei dem im Einzelfall genutzten Fahrzeug auch um ein Kraftfahrzeug i.S.d. StVG handelt, bejaht wurde, muss sich mit der Erlaubnispflichtigkeit der Nutzung des jeweiligen Fortbewegungsmittels auseinandergesetzt werden. Ausgangspunkt ist § 2 Abs. 1 StVG. Danach muss grundsätzlich jede Person, die auf öffentlichen Straßen ein Kraftfahrzeug führt, eine Erlaubnis (Fahrerlaubnis) dafür haben, vgl. § 2 Abs. 1 S. 1 StVG. Konkretisiert wird diese Grundregel in § 4 FeV; während S. 1 den Grundsatz aus § 2 Abs. 1 S. 1 StVG wiederholt, hält S. 2 verschiedene Ausnahmen bereit.

§ 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 FeV lässt die Erlaubnispflicht für Mofas entfallen, deren Höchstgeschwindigkeit auf ebener Bahn 25 km/h nicht überschreitet.[43] Selbiges gilt für andere Kleinkrafträder nach § 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1b FeV, wobei es hier in der Regel um zweisitzige Fortbewegungsmittel geht.[44] Beide Ausnahmeregelungen existieren, da mit Blick auf die oben genannten Regelungen zu Elektrofahrrädern aus Verkehrssicherheitsgründen eine Andersbehandlung nicht schlüssig wäre. Personen, die auf öffentlichen Straßen eines der beschriebenen Fahrzeuge nutzen, benötigen zwar gem. § 5 FeV eine sog. Prüfbescheinigung zum Fahren. Wer ohne eine solche fährt, verstößt jedoch nicht gegen § 21 StVG, sondern handelt lediglich ordnungswidrig i.S.v. §§ 75 Nr. 5, 5 Abs. 1 S. 1 FeV.[45]

Nach § 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1a FeV sind außerdem Elektrokleinstfahrzeuge i.S.v. § 1 eKFV von der Erlaubnispflicht ausgenommen. Daraus folgt, dass die Nutzung eines E-Scooters oder eines Segways keiner Erlaubnis bedarf und somit eine Strafbarkeit nach § 21 StVG nicht in Betracht kommt.[46]

Die bislang genannten Ausnahmen vom Grundsatz des § 2 Abs. 1 StVG bezogen sich jeweils auf bestimmte Fahrzeugtypen. Zuletzt sei noch auf eine weitere Befreiung von der Fahrerlaubnispflicht hingewiesen, die sich auf eine bestimmte Gruppe an Fahrzeugführern bezieht: So sind Personen, die noch keine Fahrerlaubnis besitzen, diese aber im Rahmen einer Fahrschulausbildung erwerben wollen, gem. § 2 Abs. 15 StVG während dieser zum Führen von erlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugen befugt. Das gilt nur, sofern sie von einem:einer Fahrlehrer:in begleitet werden, vgl. § 2 Abs. 15 StVG.

Tathandlungen

Nachdem sich mit den in Frage kommenden Tatsubjekten und Tatobjekten auseinandergesetzt wurde, ist ein Blick auf die jeweils in Frage kommenden Tathandlungen zu werfen. Dabei muss zwischen dem Führen eines Fahrzeugs und der Halter:innen-Strafbarkeit unterschieden werden.

---

[40] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann*, StVR, § 1 StVG Rn. 8.

[41] Dann handelt es sich nicht mehr um Kraftfahrzeuge, vgl. BGH NJW 1990, 1245 (1245).

[42] Hier ist an ein Abrollenlassen über eine Strecke mit Gefälle zu denken, vgl. BGHSt NJW 1960, 1211 (1211).

[43] NK-GVR/*Kerkmann*, § 21 StVG Rn. 17.

[44] Hentschel/König/Dauer/*Dauer*, StVR, § 4 FeV Rn. 6b.

[45] NK-GVR/*Kerkmann*, § 21 StVG Rn. 18.

[46] Zum Anwendungsbereich der eKFV s. bei Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann*, StVR, § 1 StVG Rn. 8c.

Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Verkehr

Für die erste in Frage kommende Täter:innengruppe, die Fahrzeugführer:innen, setzt eine Strafbarkeit voraus, dass diese ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Verkehr geführt haben, vgl. § 21 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1, Nr. 2 StVG. Zur Konkretisierung des Begriffs „Führen“ kann auf die Ausführungen zur Bestimmung eben jener Tatsubjektsgruppe verwiesen werden.[47] Zusammenfassend geht es um das Inbewegungsetzen eines Kraftfahrzeugs in Allein- oder Mitverantwortung.[48] Wichtiger ist an der Stelle die räumliche Präzisierung der strafbaren Handlung: So ist ein Fahrzeugführen nur dann von § 21 StVG mit Strafe bedroht, sofern es im öffentlichen Verkehr stattfindet. Dieser umfasst sämtliche Verkehrsflächen, die nach dem Bundes- und Landes- oder kommunalen Wegerecht dem allgemeinen Verkehr gewidmet sind.[49] Selbiges gilt für solche Flächen, die keine entsprechende straßenrechtliche Widmung erfahren haben, jedoch von einer größeren Personengruppe tatsächlich benutzt werden, sofern deren Benutzung vom Verfügungsberechtigten geduldet werden.[50]

Halter:in: Anordnen oder zulassen, dass jemand das eigene Fahrzeug führt

Für Halter:innen ist in § 21 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Nr. 1, Nr. 3 StVG eine andere Verhaltensweise unter Strafe gestellt. Diese müssen anordnen oder zulassen, dass eine andere Person das eigene Kraftfahrzeug ohne die erforderliche Fahrerlaubnis, mit einem Fahrverbot oder trotz einer Maßnahme gem. § 94 StPO führt. Unter einem Anordnen wird ein bewusstes Veranlassen verstanden. Hier geht es um ein gezieltes, vom Willen getragenes Handeln, welches mit „zum Fahren bestimmen“ übersetzt werden kann.[51] Demgegenüber setzt das Zulassen ein Nichtverhindern der Benutzung durch eine:n Fahrzeugführer:in voraus. Hierfür braucht es keine bewusste Willensentscheidung.[52] Es geht letztlich um ein Ermöglichen des Fahrens mit dem eigenen Kraftfahrzeug.[53]

1.2.1 Tatbestandsvarianten: Keine Fahrerlaubnis, bestehendes Fahrverbot, Maßnahme nach § 94 StPO

Wie bereits gesehen genügt das bloße Führen eines Kraftfahrzeuges nicht, um sich nach § 21 StVG – in welcher Variante auch immer – strafbar zu machen. Selbiges gilt für das Anordnen beziehungsweise das Zulassen des Führens des eigenen Kraftfahrzeuges durch den:die Halter:in. In allen Fällen bedarf es für eine Strafbarkeit des Fehlens der erforderlichen Berechtigung zum Führen des jeweiligen Kraftfahrzeugs in der Person des Fahrzeugführers:der Fahrzeugführerin. Wird auf den:die Fahrzeugführer:in direkt als Täter:in abgestellt (§ 21 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 2), muss dieser Umstand auch bei dieser Person vorliegen. Wird auf den:die Halter:in als Täter:in abgestellt (§ 21 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Nr. 3), muss er sich auf die fahrende Person beziehen, bei welcher der:die Halter:in angeordnet oder zugelassen hat, dass ein Kraftfahrzeug geführt wird. Aus Gründen der Verständlichkeit wird daher primär auf den:die Fahrzeugführer:in als Täter:in Bezug genommen, wenn die jeweiligen Tatbestandsvarianten besprochen werden. § 21 StVG hält dafür verschiedene Konstellationen bereit, wobei § 21 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 StVG von einem Fahren ohne erforderliche Fahrerlaubnis sowie von einem Fahren trotz bestehenden Fahrverboten (§ 25 StVG bzw. § 44 StGB) spricht. § 21 Abs. 2 Nr. 2 und Nr. 3 StVG stellt ein Fahren trotz bestehender Maßnahme nach § 94 StPO unter Strafe. Im Folgenden soll sich mit den verschiedenen Varianten systematisch auseinandergesetzt werden.

---

[47] Zur detaillierten Kasuistik vgl. Bachmeier/Müller/Rebler/*Müller,* Verkehrsrecht, § 2 StVG Rn. 7 f.

[48] Dazu abermals MüKo StVR/*Weidig*, § 21 StVG Rn. 20.

[49] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Heß*, StVR, § 1 StVO Rn. 5 f.; BeckOK StVR/*Bollacher*, § 21 StVG Rn. 48.

[50] BGH NStZ 2013, 530 (531); OLG Hamm NZV 2008, 257 (257); MüKo StVR/*Weidig*, § 21 StVG Rn. 18; zu den Einzelheiten – auch mit konkreten Beispielen – s. bei Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Heß*, StVR, § 1 StVO Rn. 8 ff.; außerdem bei NK-GVR/*Kerkmann*, § 21 StVG Rn. 10 f.

[51] BeckOK StVR/*Bollacher*, § 21 StVG Rn. 58.

[52] NK-GVR/*Kerkmann*, § 21 StVG Rn. 48.

[53] Vgl. BGH NJW 1972, 1677 (1678); LG Köln NZV 1999, 485 (485).

Begonnen wird mit der Strafbarkeitsvariante des § 21 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1, Nr. 2 Var. 1 StVG, der das Führen eines Kraftfahrzeuges ohne die dazu erforderliche Fahrerlaubnis unter Strafe stellt. Deren Begehung ist in unterschiedlichen Konstellationen denkbar, die im Folgenden strukturiert dargestellt werden.

Nie eine gültige Fahrerlaubnis erhalten

Eine Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1, Nr. 2 Var. 1 StVG kommt in Betracht, sofern der:die Kraftfahrzeugführer:in nie eine gültige Fahrerlaubnis erhalten hat. Unbedingt zu differenzieren ist hier zwischen inländischen und ausländischen Fahrerlaubnissen. Für letztere gelten die §§ 28, 29 FeV, die andere Regelungen bereithalten und weitere potenzielle Strafbarkeitskonstellationen hervorrufen.

Inländische Fahrerlaubnisse

Ausgangspunkt der Betrachtung sollen die Regelungen zu inländischen Fahrerlaubnissen sein. Das Erfordernis einer Fahrerlaubnis für den Fall der Teilnahme am Straßenverkehr mittels eines Kraftfahrzeuges ergibt sich dabei nicht erst aus der Verbotsnorm des § 21 StVG, sondern insbesondere aus § 2 Abs. 1 S. 1 StVG. Sofern eine solche niemals erteilt wurde, bspw. weil sich der:die Fahrzeugführer:in nie um eine solche bemüht hat, kommt eine Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 S. 1 Var. 1, Nr. 2 Var. 1 StVG in Betracht. Doch auch wenn der Erteilungsprozess in Gang gesetzt wurde, existieren Strafbarkeitspotenziale. So ist die Fahrerlaubnis gem. § 2 Abs. 1 S. 1 Var. 1 StVG von der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde zu erteilen und stellt einen begünstigenden (Dauer-)Verwaltungsakt dar.[54] Dessen Regelungsgehalt zielt darauf ab, die jeweilige Person zur Teilnahme am Straßenverkehr mittels eines von der Fahrerlaubnis umfassten Kraftfahrzeugs zuzulassen.[55] Nach § 22 Abs. 4 S. 7 FeV wird die Fahrerlaubnis allerdings erst durch die Aushändigung des Führerscheins erteilt. Damit wird deutlich, dass eine Person trotz Bestehens der Führerscheinprüfung ihre Fahrerlaubnis erst dann hat, wenn ihr der Führerschein ausgehändigt wurde. Vorher ist sie noch nicht zur Teilnahme am Straßenverkehr mittels des jeweiligen Kraftfahrzeugs berechtigt und macht sich im Falle eines Zuwiderhandelns gem. § 21 Abs. 1 S. 1 Var. 1 StVG strafbar.[56]

Hinsichtlich der Berechtigungsdauer einer erteilten Fahrerlaubnis sieht § 23 Abs. 1 S. 1 FeV im Falle der Erteilung durch eine inländische Fahrerlaubnisbehörde grundsätzlich keine Befristung vor. Ausnahmen bestehen lediglich gem. § 23 Abs. 1 S. 2 FeV in Bezug auf bestimmte Fahrzeugklassen (Lkw (Klasse C) beziehungsweise Bus (Klasse D)). Daher kann im Einzelfall eine Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 S. 1 Var. 1 StVG in Betracht kommen, sofern eine solche Befristung abgelaufen ist.[57]

Die Rechtswidrigkeit der Fahrerlaubniserteilung allein führt hingegen nicht automatisch zur Unwirksamkeit derselben. Dies ist erst mit deren Rücknahme der Fall.[58] Erst dann besteht auch ein Strafbarkeitspotenzial.

Klarstellend ist außerdem darauf hinzuweisen, dass es zwar gem. § 4 Abs. 2 S. 1 und S. 2 FeV eine Pflicht zum Mitführen des *Führerscheins* gibt, ein Verstoß hiergegen allerdings nur eine Ordnungswidrigkeit gem. § 75 Nr. 4 FeV und gerade keine Strafbarkeit nach § 21 StVG begründet.[59]

Ausländische Fahrerlaubnisse

Wie bereits geschildert, gelten für ausländische Fahrerlaubnisse zusätzliche Regeln, die weitere Strafbarkeitskonstellationen aufwerfen. Grundgedanke dieser Ungleichbehandlung ist, dass eine zuständige Behörde i.S.v. § 2 Abs. 1 S. 1 StVG nur eine deutsche Stelle sein kann, da ein Staat keine Erlaubnisse und

---

[54] MüKo StVR/*Weidig*, § 21 StVG Rn. 2.

[55] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann,* StVR, § 2 StVG Rn. 1; der Bundesgerichtshof definiert die Fahrerlaubnis als „behördlich erteilte Ermächtigung zum Führen eines Kraftfahrzeugs“, vgl. BGH NJW 1951, 714 (715).

[56] MüKo StVR/*Weidig*, § 21 StVG Rn. 2.

[57] BeckOK StVR/*Bollacher*, § 21 StVG Rn. 17.

[58] BGH NJW 1991, 576 (577); Hentschel/König/Dauer/*König*, StVR, § 21 StVG Rn. 2.

[59] BGH BeckRS 2001, 30196397.

Genehmigungen für ein anderes Hoheitsgebiet erteilen darf.[60] Insofern würden ausländische Fahrerlaubnisse im Grundsatz keine Geltung entfalten und ein Führen eines Kraftfahrzeuges eine Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 S. 1 Var. 1 StVG begründen. Diese Grundannahme durchbrechen allerdings verschiedene vertragliche Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland, insbesondere im Verhältnis zur Europäischen Union. Dementsprechend können auch ausländische Fahrerlaubnisse im Inland Geltung entfalten und eine mögliche Strafbarkeit ausschließen. Auf Grund der unterschiedlichen Reichweite etwaiger Abkommen muss bei der Betrachtung ausländischer Fahrerlaubnisse zwischen den jeweiligen Erteilungsländern unterschieden werden.[61]

Fahrerlaubnisse aus Nicht EU-/EWR-Mitgliedstaaten

Sofern eine Fahrerlaubnis durch ein Nicht EU-/EWR-Mitgliedstaat erteilt wurde und der:die Inhaber:in mittlerweile einen Wohnsitz im Inland begründet hat, gilt dessen:deren Berechtigung sechs Monate ab Wohnsitzbegründung fort, vgl. § 29 Abs. 1 S. 4 FeV. Danach muss die ausländische Fahrerlaubnis in eine deutsche umgeschrieben worden sein (vgl. dazu im Detail § 31 FeV).[62] Im Ausnahmefall kann eben jene Berechtigung gem. § 29 Abs. 1 S. 5 FeV um weitere sechs Monate verlängert werden. Findet eine solche Umschreibung nicht statt, kann sich der:die Inhaber:in der ausländischen Fahrerlaubnis nach § 21 Abs. 1 S. 1 Var. 1 StVG strafbar machen, sofern er:sie die sonstigen Voraussetzungen des Tatbestandes erfüllt.

Fahrerlaubnisse aus EU-/EWR-Mitgliedstaaten

Personen, die eine EU-/EWR-Fahrerlaubnis besitzen, fallen unter den Anwendungsbereich des § 28 FeV. Nach § 28 Abs. 1 FeV ergibt sich aus der Erlaubnis eine unbefristete Berechtigung zum Führen des in der Erlaubnis gekennzeichneten Fahrzeugs auch im Inland. Das gilt allerdings nur, sofern diese auch einen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland haben. Andernfalls wird § 29 FeV angewendet.[63] Diese gegenseitige Anerkennung der Fahrerlaubnisse beruht auf der Harmonisierung des europäischen Fahrerlaubnisrechts.[64] Diesbezüglich hat der EuGH in seiner ständigen Rechtsprechung klargestellt, dass die Überprüfung des Vorliegens der Erteilungsvoraussetzungen vom jeweiligen Ausstellungsmitgliedstaat vorzunehmen ist. Eine darüberhinausgehende Anerkennungsüberprüfung von Seiten eines anderen Mitgliedstaates dürfe insofern nicht erfolgen.[65] Dass diese niedrigen Anerkennungshürden auf Grund von unterschiedlichen Ausstellungsvoraussetzungen zu einem Missbrauch i.S.e. Führerscheintourismus führen können, erkannte der:die Gesetzgeber:in an und schuf verschiedene Ausnahmen von dem in § 28 Abs. 1 FeV normierten Grundsatz. Diese sind in § 28 Abs. 4 FeV geregelt und im Einzelfall stark durch EuGH-Rechtsprechung geprägt.

In § 28 Abs. 4 Nr. 1 FeV werden zunächst bloße Lernführerscheine sowie vorläufig ausgestellte Führerscheine von der Anerkennungspflicht ausgeschlossen. Selbiges gilt im Grundsatz[66] für solche Führerscheine, die Personen erteilt wurden, deren ordentlicher Wohnsitz zum Ausstellungszeitpunkt im Inland gewesen ist (Nr. 2). Damit setzt das Gesetz das aus Art. 7 Abs. 1 lit. 2 RL 2006/126/EWG stammende Erfordernis um, wonach der:die Erwerber:in einer Fahrerlaubnis seinen:ihren ordentlichen Wohnsitz im Erteilungsstaat haben muss. Eine Umgehung eben jenes Erfordernisses soll mit der Norm also ausgeschlossen werden.[67] Einschränkend zu Nr. 2 muss allerdings konstatiert werden, dass die grundsätzliche gegenseitige Anerkennungspflicht laut EuGH einer Überprüfung der Erteilungsvoraussetzungen im Weg steht. Dies gilt auch für das Wohnsitzerfordernis.[68] Dementsprechend sieht der Wortlaut von § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV einen Ausschluss nur vor, sofern ein Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis

---

[60] NK-GVR/*Kerkmann*, § 21 StVG Rn. 54.

[61] BeckOK StVR/*Bollacher*, § 21 StVG Rn. 25 f.

[62] NK-GVR/*Kerkmann*, § 21 StVG Rn. 54.

[63] BeckOK StVR/*Bollacher*, § 21 StVG Rn. 26.

[64] Im Vordergrund steht hier insbesondere die 3. Führerscheinrichtlinie (RL 2006/126/EG).

[65] Exemplarisch EuGH BeckRS 2004, 77430; EuGH BeckRS 2008, 70690.

[66] Rückausnahmen sieht das Gesetz wiederum für Studierende und Schüler:innen vor, die ihre Fahrerlaubnis während eines mindestens sechsmonatigen Auslandsaufenthalts erworben haben, vgl. § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV.

[67] BeckOK StVR/*Bollacher*, § 21 StVG Rn. 35 ff.

[68] EuGH NJW 2012, 1935 (1936); EuGH NJW 2011, 3635 (3636).

aus dem Führerschein selbst oder aber aus vom Ausstellerstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen hervorgeht.[69] Denselben Zweck haben die Ausschlussgründe aus § 28 Abs. 4 Nr. 6-8 FeV. Nr. 6 schließt dabei eine Anerkennung von EU- bzw. EWR-Fahrerlaubnissen aus, sofern der:die Inhaber:in zum Erwerbszeitpunkt Inhaber:in einer deutschen Fahrerlaubnis war. Gleiches gilt für Fahrerlaubnisse, die von einem Drittstaat erteilt und anschließend prüfungsfrei von einem EU- oder EWR-Staat umgetauscht wurden (Nr. 7). In § 28 Abs. 4 Nr. 8 FeV wird die fehlende Berechtigung umgetauschter Drittstaaten-Fahrerlaubnisse geregelt, sofern der Wohnsitz des Inhabers, der Inhaberin zur Zeit des Umtauschs oder aber zur ursprünglichen Erteilung im Inland gelegen hat.

Während die soeben genannten Vorschriften das Wohnsitzerfordernis im Blick haben, versucht § 28 Abs. 4 Nr. 3-5 FeV die Umgehung von inländischen Führerscheinmaßnahmen zu vermeiden.[70] So gilt die Berechtigung aus § 28 Abs. 1 FeV nicht, sofern ein Gericht oder eine Behörde im Inland eine Entziehung oder eine Versagung der Fahrerlaubnis angeordnet hat oder aber erstere nur deshalb nicht erfolgt ist, weil der:die Inhaber:in auf die Fahrerlaubnis verzichtet hat (Nr. 3). § 28 Abs. 4 Nr. 4 FeV ergänzt die Vorschrift und verwehrt solchen Personen die Anerkennung, denen auf Grund einer rechtskräftigen gerichtlichen Entscheidung keine Fahrerlaubnis erteilt werden darf. Des Weiteren werden in Nr. 4 geltende Fahrverbote anerkannt. Die Vorschrift stellt klar, dass diese – ebenso wie Maßnahmen nach § 94 StPO – einer Berechtigung nach § 28 Abs. 1 FeV im Weg stehen. § 28 Abs. 4 Nr. 9 FeV regelt darüber hinaus, dass eine Heilung der soeben umrissenen Ausschlussgründe auch dann nicht stattfindet, wenn eine Fahrerlaubnis unter Bezugnahme auf eine nach den Nrn. 1 - 8 nicht berechtigenden Fahrerlaubnissen erteilt wurde.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass in allen genannten Fällen eine gesonderte behördliche Anordnung oder die Erteilung eines Verbotes nicht notwendig ist. So ist eine Fahrerlaubnis jeweils nicht gegeben[71] und eine Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 S. 1 Var. 1 StVG unter Erfüllung der übrigen Tatbestandsvoraussetzungen möglich.

Keine Fahrerlaubnis für einschlägige Erlaubnisklasse

Unter § 21 Abs. 1 S. 1 Var. 1 StVG fallen außerdem die Fälle, in denen der:die Fahrzeugführer:in zwar eine Fahrerlaubnis hat, diese allerdings nicht für das jeweilige Kraftfahrzeug gilt.[72] So wurde bereits festgestellt, dass die Erteilung einer Fahrerlaubnis nicht zur allgemeinen Teilnahme am Straßenverkehr mittels aller denkbarer Kraftfahrzeuge führt, sondern nur auf die angegebene Kraftfahrzeugart bezogen ist.[73] Diese ergibt sich aus der jeweiligen Fahrerlaubnisklasse i.S.v. § 6 FeV, die an Bauart, Gewicht, Geschwindigkeit und weiteren Merkmalen orientiert ist.[74]

Ein Spezialfall ist der sog. Personenbeförderungsschein, der eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung darstellt.[75] Dessen Fehlen zieht keine Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 S. 1 Var. 1 StVG nach sich, sondern begründet lediglich eine Ordnungswidrigkeit nach § 75 Nr. 12 FeV.

Beschränkte oder mit Auflagen versehene Fahrerlaubnis

Dass Behörden eine Fahrerlaubnis mit einer Befristung versehen können und nach deren Ablauf eine Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1 StVG in Betracht kommt, wurde bereits erwähnt. Fahrerlaubnisbehörden können eine Erlaubnis allerdings auch gem. § 23 Abs. 2 FeV mit bestimmten Beschränkungen oder Auflagen versehen, sofern die jeweilige Person nach deren Einschätzung nur bedingt zum Führen eines Kraftfahrzeuges geeignet ist.[76]

---

[69] S. zum Prüfungsmaßstab im Einzelnen ausführlich bei MüKo StVR/*Weidig*, § 21 StVG Rn. 14 ff.

[70] BeckOK StVR/*Bollacher*, § 21 StVG Rn. 39 ff.

[71] BVerwG NJW 2012, 96 (97); KG BeckRS 2014, 19262; *Mosbacher/Gräfe,* in: NJW 2009, 801 (803).

[72] OLG Bremen NJW 1963, 726 (727); OLG Saarbrücken NJW-RR 1989, 733 (734).

[73] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann,* StVR, § 2 StVG Rn. 1d; vgl. dazu auch BGH NJW 1951, 714 (715).

[74] BeckOK StVR/*Bollacher*, § 21 StVG Rn. 10.

[75] So auch die Bezeichnung im Gesetz, vgl. dazu ausführlich Bachmeier/Müller/Rebler/*Kirchner,* Verkehrsrecht, § 48 FeV Rn. 1 ff.

[76] Bachmeier/Müller/Rebler/*Kirchner,* Verkehrsrecht, § 23 FeV Rn. 9.

Eine Beschränkung der Fahrerlaubnis liegt immer dann vor, wenn deren Reichweite von vornherein begrenzt ist, also lediglich eine eingeschränkte Fahrerlaubnis erteilt wird.[77] Diesbezüglich nennt § 23 Abs. 2 FeV explizit die Fahrzeugart oder gar ein bestimmtes Fahrzeug als Bezugspunkt. So kann bspw. eine auf Fahrzeuge mit Automatikgetriebe beschränkte Fahrerlaubnis erteilt werden.[78] Fährt der:die Inhaber:in einer solchen dennoch mit einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe, steht bei Erfüllung der übrigen Voraussetzungen eine Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 S. 1 Var. 1 StVG im Raum.[79]

Wird der Bestand der Fahrerlaubnis durch eine begrenzte Erteilung nicht beeinträchtigt, handelt es sich um Auflagen i.S.d. § 23 Abs. 2 FeV. Sie ist insofern kein integraler Bestandteil des erlaubniserteilenden Verwaltungsaktes, sondern tritt selbstständig zu dessen Hauptinhalt hinzu. Dementsprechend entfaltet eine Auflage für die Wirksamkeit einer Fahrerlaubnis keine Relevanz.[80] Ein Zuwiderhandeln führt daher nicht zu einer Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 S. 1 Var. 1 StVG, sondern stellt gem. § 75 Nr. 9 FeV lediglich eine Ordnungswidrigkeit dar.[81] Inhaltlich können Auflagen ganz unterschiedlich ausgestaltet sein. Bspw. kann das Führen eines Kraftfahrzeuges an das Tragen einer Brille[82], die Verwendung zusätzlicher Spiegel[83] oder aber an die Begleitung einer geeigneten Person geknüpft werden. Zu denken ist hier an das begleitete Fahren ab 17 Jahren nach § 48a Abs. 2 S. 1 FeV.[84]

Da es im Einzelfall eine große Relevanz entfalten kann, ob eine Auflage *oder* eine Beschränkung vorliegt, ist die Führerscheinbehörde dazu angehalten, diese Einordnung ausreichend bestimmt im jeweiligen Führerschein vorzunehmen. Im Zweifel ist von einer Auflage auszugehen.[85]

Entziehung der Fahrerlaubnis

Eine Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1 StVG kommt auch in Betracht, wenn einem:einer Fahrzeugführer:in zwar eine Fahrerlaubnis erteilt wurde, diese mittlerweile allerdings erloschen ist. Hier wurde bereits auf die Strafbarkeitspotenziale im Zusammenhang mit einer Befristung hingewiesen.[86] Ein solches Erlöschen kann auch eintreten, sofern eine Fahrerlaubnis entzogen wird. Dabei ist zwischen einer verwaltungsbehördlichen Entziehung (§ 3 StVG, § 46 FeV) und einer Entziehung als Maßregel gem. § 69 StGB zu unterscheiden.

Verwaltungsbehördliche Entziehung gem. § 3 StVG, § 46 FeV

Als Gründe für eine verwaltungsbehördliche Entziehung der Fahrerlaubnis hält § 3 Abs. 1 S. 1 StVG die mangelnde Eignung sowie die mangelnde Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen bereit. Die Beurteilung des Vorliegens dieser Voraussetzungen richtet sich allein nach Verkehrssicherheitsgesichtspunkten[87] und muss sich aus erwiesenen Tatsachen ergeben.[88] Um Zweifel aus dem Weg zu räumen, werden dahingehende Einschätzungen zumeist auf (medizinische bzw. psychologische) Gutachten gestützt.[89] Die Annahme einer Nichteignung kann dabei auf unterschiedlichen Erwägungen beruhen. Zuvorderst sind hier körperliche[90] und geistige[91] Mängel zu nennen. Etwaige Erkrankungen müssen die Fahrtüchtigkeit unter das erforderliche Maß herabsetzen oder aber die Gefahr einer plötzlich eintretenden Fahruntüchtigkeit bereithalten.[92] Darüber hinaus kann eine Nichteignung mit einer

---

[77] NK-GVR/*Kerkmann*, § 21 StVG Rn. 43.

[78] NK-GVR/*Kerkmann*, § 21 StVG Rn. 45.

[79] MüKo StVR/*Weidig*, § 21 StVG Rn. 4; *Ternig/Krenberger,* in: ZfS 2022, 364 (364 ff.).

[80] NK-GVR/*Kerkmann*, § 21 StVG Rn. 42.

[81] BGH NJW 1969, 1213 (1213); BayObLG NZV 1990, 322 (322).

[82] Dazu BGH NJW 1984, 65 (65).

[83] Dazu BGH NJW 1978, 2517 (2517).

[84] *Fischinger/Seibl,* in: NJW 2005, 2886 (2887).

[85] Dazu BGH NJW 1978, 2517 (2517); NK-GVR/*Kerkmann*, § 21 StVG Rn. 44.

[86] S. dazu unter Gliederungspunkt B. IV. 1. a) aa).

[87] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann,* StVR, § 3 StVG Rn. 7.

[88] VGH Mannheim NZV 1991, 287 (287).

[89] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann,* StVR, § 3 StVG Rn. 75;

[90] S. für Beispiele bei Bachmeier/Müller/Rebler/*Müller,* Verkehrsrecht, § 3 StVG Rn. 20 ff.

[91] Für einen Überblick über erfasste Erkrankungen s. bei Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann,* StVR, § 3 StVG Rn. 12.

[92] Dazu OVG Schleswig NZV 2017, 542 (542).

Alkoholabhängigkeit[93], einem Alkoholmissbrauch[94], der (auch einmaligen[95]) Einnahme von sog. harten Drogen[96] oder aber einer regelmäßigen Einnahme von sog. weichen Drogen[97] begründet werden. Ebenso kann ein wiederholter Verstoß gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafnormen zu einer Nichteignung führen.[98] Die fehlende Befähigung zum Führen eins Kraftfahrzeugs (§ 3 Abs. 1 S. 1 Alt. 2 StVG) setzt voraus, dass eine Person die theoretischen und praktischen Voraussetzungen für eine Teilnahme am Straßenverkehr mittels eines Kraftfahrzeugs nicht (mehr) erfüllt.[99] So kann einer Person, die wegen verschiedener Verkehrsverstöße mehrfach aufgefallen ist, aufgetragen werden, ein Gutachten über eben jene Befähigung vorzulegen. Insofern kann es zu einer Wiederholung von Prüfungsteilen kommen, die jedenfalls bei (mehrfachem) Nichtbestehen zu einer Bejahung des Entziehungsgrundes des § 3 Abs. 1 S. 1 Alt. 2 StVG führen kann.[100]

Liegen die Voraussetzungen des § 3 Abs. 1 S. 1 StVG vor, so steht der Fahrerlaubnisbehörde kein Ermessen zu. Sie hat der jeweiligen Person die Fahrerlaubnis zu entziehen.[101] Gem. § 3 Abs. 2 S. 1 StVG führt die Entziehung im Falle von inländischen Fahrerlaubnissen mit der Bestandskraft[102] zum Erlöschen. Nimmt die betroffene Person anschließend dennoch mittels eines Kraftfahrzeugs am öffentlichen Verkehr teil, kommt eine Strafbarkeit gem. § 21 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1 StVG in Betracht. Das sich mit dem entsprechenden Geschehen auseinandersetzende Strafgericht prüft dabei lediglich das Vorliegen der formellen Voraussetzungen der behördlichen Entscheidung. Mit der sachlichen Richtigkeit setzt es sich nicht auseinander.[103]

Im Falle der Entziehung einer ausländischen Fahrerlaubnis ordnet § 3 Abs. 2 S. 2 StVG das Erlöschen nur für das Inland an. Die Erlaubnis an sich bleibt bestehen, weshalb die Entziehung insofern wie ein Fahrverbot wirkt.[104] Eine Strafbarkeit ist bei einem Verstoß ebenso denkbar (dazu sogleich unter Gliederungspunkt B. IV. 2.).

Im Ausnahmefall kann die sofortige Vollziehbarkeit nach § 80 Abs. 2 Nr. 4, Abs. 5 VwGO angeordnet werden. Für die Bejahung des dafür erforderlichen öffentlichen Interesses ist allerdings ein strenger Maßstab anzulegen. Ein solches kann bspw. angenommen werden, wenn gewichtige Gründe dafür sprechen, dass der:die Betroffene gerade während des Verfahrens Gefährdungen des Straßenverkehrs vornimmt.[105] Dann wirkt die Entziehung unmittelbar, wobei ein Verstoß bei entsprechender Bejahung der übrigen Voraussetzungen zu einer Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG führt.

Zur Durchsetzung der verwaltungsbehördlichen Entziehung findet eine Speicherung der Anordnung im Fahreignungsregister gem. § 28 Abs. 3 Nr. 6 StVG statt. Auf das Register haben verschiedene Behörden (u.a. Polizei) Zugriff und können so bei Zuwiderhandlung einschreiten und ggf. ein Strafverfahren einleiten.[106] Außerdem hat der:die Betroffene den Führerschein gem. § 3 Abs. 2 S. 3 StVG bei der jeweiligen Führerscheinbehörde abzuliefern oder zur Eintragung der Entscheidung vorzulegen.

Entziehung der Fahrerlaubnis als Maßregel, § 69 StGB

---

[93] Bachmeier/Müller/Rebler/*Müller,* Verkehrsrecht, § 3 StVG Rn. 25a.

[94] Ein solcher liegt gem. Anlange 4 FeV Nr. 8.1 vor, sofern „das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum (…) nicht hinreichend sicher getrennt werden" kann.

[95] S. hierzu mit zahlreichen weiteren Nachweisen in Bezug auf Einzelfallentscheidungen Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann,* StVR, § 3 StVG Rn. 30.

[96] Erforderlich soll noch nicht einmal das Führen eines Kraftfahrzeugs während der Dauer des Konsums sein, vgl. VG Braunschweig NZV 2005, 435 (436); OVG Lüneburg BeckRS 2003, 22377; OVG Koblenz BeckRS 2000, 12797.

[97] Diesbezüglich wird insbesondere der Konsum von Cannabis diskutiert, wobei das Bundesverfassungsgericht pauschale Entscheidungen ablehnt und vielmehr nach Art und Intensität des Konsums entscheiden will, vgl. BVerfG NJW 2002, 2378 (2379).

[98] In derartigen Konstellationen wird von „charakterlichen Mängeln" gesprochen, Bachmeier/Müller/Rebler/*Müller,* Verkehrsrecht, § 3 StVG Rn. 27.

[99] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann,* StVR, § 3 StVG Rn. 71.

[100] Vgl. dazu insbesondere BVerwG NJW 1982, 2885 (2885 f.).

[101] BGH VersR 1984, 41 (43).

[102] In diesem Zusammenhang kommt es auf die formelle Bestandskraft an, die eintritt sofern die behördliche Entscheidung unanfechtbar wird, also keine Möglichkeiten bestehen, diese mittels eines ordentlichen Rechtsbehelfs anzugreifen, vgl. *Kahl/Weber,* Allgemeines Verwaltungsrecht, Rn. 421 ff.

[103] OLG Celle NStZ-RR 2008, 353 (353).

[104] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann,* StVR, § 3 StVG Rn. 120.

[105] OVG Bremen NJW 1980, 2371 (2372); NJW 1979, 75 (75).

[106] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann*, StVR, § 28 StVG Rn. 2.

Die Möglichkeit der gerichtlichen Entziehung einer Fahrerlaubnis ist in § 69 StGB geregelt. Eine solche kann als Maßregel nach Abschluss eines entsprechenden Strafverfahrens neben oder anstatt einer Strafe verhängt werden. Ganz allgemein bieten die Maßregeln der Besserung und Sicherung (§§ 61 ff. StGB) dem Staat eine weitere Möglichkeit auf Straftaten zu reagieren. Anders als die klassischen Strafen (bspw. Freiheits- und Geldstrafe) zielen sie allerdings nicht darauf ab, ein Unwerturteil über eine schuldhaft begangene Tat zu verhängen. Sie orientieren sich an rein präventiven Gesichtspunkten und bezwecken die Beseitigung einer noch andauernden Gefährlichkeit des Täters:der Täterin.[107]

Diese grundsätzlichen Erwägungen im Blick behaltend hat der:die Gesetzgeber:in in § 69 Abs. 1 StGB die Voraussetzungen für eine Entziehung der Fahrerlaubnis normiert. Danach braucht es zunächst eine sog. Anlasstat.[108] Als solche eignen sich grundsätzlich alle rechtswidrigen Taten, die bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen wurden, vgl. § 69 Abs. 1 S. 1 StGB. Zusätzlich gibt § 69 Abs. 1 S. 1 StGB vor, dass sich *aus eben jener Anlasstat* die Ungeeignetheit zum Führen eines Kraftfahrzeugs ergibt. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs liegt diese vor, „wenn eine Würdigung der körperlichen, geistigen und charakterlichen Voraussetzung und der sie wesentlich bestimmenden objektiven und subjektiven Umstände ergibt, dass die Teilnahme des Tatbeteiligten am Kraftfahrzeugverkehr zu einer nicht hinnehmbaren Gefährdung der Verkehrssicherheit führen würde“.[109] Während § 69 Abs. 2 StGB die Ungeeignetheit für die dort genannten Fälle (Begehung einer Straftat nach den §§ 315c, 316 StGB oder einer solchen nach den §§ 142, 323a StGB bei Hinzutreten weiterer Merkmale) widerleglich[110] vermutet, muss diese in anderen Konstellationen ausführlich begründet werden.[111] Für die Bejahung des Merkmals wird dabei auf die bereits bei § 3 Abs. 1 S. 1 StVG umrissenen Kriterien zurückgegriffen. Auch hier geht es also um körperliche, geistige oder charakterliche Mängel.[112]

Sind die Voraussetzungen des § 69 Abs. 1 S. 1 StGB gegeben, ist eine Anordnung der Maßregel für das jeweilige Gericht zwingend.[113] Mit der Rechtskraft[114] des Urteils erlischt die Fahrerlaubnis in vollem Umfang. Eine teilweise Entziehung ist insofern nicht möglich.[115] Ab diesem Zeitpunkt kann das Führen eines Kraftfahrzeugs eine Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1 StVG begründen. Eine förmliche Vollstreckung bedarf die Maßregel nicht,[116] wobei zur Sicherung der Durchsetzung wieder eine Speicherung im Fahreignungsregister (§ 28 Abs. 3 Nr. 2 StVG) und zusätzlich auch im Bundeszentralregister (§ 4 Nr. 4, § 8 BZRG) stattfindet.

Gem. § 69 Abs. 3 S. 2 StGB ist der von einer deutschen Behörde ausgestellte Führerschein einzuziehen. Diese Maßnahme wird nach § 459g Abs. 1 S. 1 StPO durch Wegnahme vollstreckt.

Gleichlaufend zu § 80 Abs. 2 Nr. 4, Abs. 5 VwGO bei der verwaltungsbehördlichen Entziehung gibt § 111a StPO die Möglichkeit, den Rechtszustand „ohne Fahrerlaubnis“ zeitiger eintreten zu lassen.[117] Die Vorschrift ermöglicht die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis, sofern dringende Gründe für die Annahme sprechen, dass zu einem späteren Zeitpunkt eine Entziehung nach § 69 StGB erfolgen wird, vgl. § 111a Abs. 1 S. 1 StPO. In diesem Zusammenhang wird eine hohe Anordnungswahrscheinlichkeit gefordert.[118] Anders als bei § 69 StGB steht die Entscheidung nach § 111a Abs. 1 S. 1 StPO im Ermessen des zu erkennenden Gerichts. Außerdem kann die Entziehung nach § 111a Abs. 1 S. 1 StPO beschränkt werden, vgl. § 111a Abs. 1 S. 2 StPO.[119] Über § 111a StPO kann die oben beschriebene Strafbarkeitsvariante also letztlich vorverlagert werden.

---

[107] Dazu und zum kriminalpolitischen Hintergrund der Maßregeln der Besserung und Sicherung ausführlich bei *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 273 ff.

[108] Schönke/Schröder/*Kinzig,* § 69 StGB Rn. 9 ff.

[109] BGH NStZ 2015, 579 (579) unter Verweis auf *Fischer,* StGB, § 69 StGB Rn. 14.

[110] S. dazu ausführlich MüKo StGB/*v. Heintschel-Heinegg/Huber*, § 69 StGB Rn. 75 ff.

[111] Schönke/Schröder/*Kinzig*, § 69 StGB Rn. 29 ff.

[112] BVerfG NJW 2002, 2378 (2380).

[113] BGH NJW 1954, 159 (161 f.).

[114] Die Rechtskraft tritt dabei ein, wenn alle regulären Rechtsmittel des Strafprozesses ausgeschöpft wurden, also keine Möglichkeiten mehr existieren, an dem Urteil etwas zu ändern, vgl. *Schroeder/Verrel,* Strafprozessrecht, Rn. 314.

[115] Schönke/Schröder/*Kinzig,* § 69 StGB Rn. 62.

[116] MüKo StGB/*v. Heintschel-Heinegg/Huber*, § 69 StGB Rn. 93.

[117] Satzger/Schluckebier/Widmaier/*Harrendorf*, § 111a StPO Rn. 2.

[118] KK-StPO/*Henrichs/Weingast,* § 111a StPO Rn. 3b.

[119] Dazu bei Satzger/Schluckebier/Widmaier/*Harrendorf*, § 111a StPO Rn. 10 ff.

Zuletzt ist darauf hinzuweisen, dass bei einer gerichtlichen Entziehung nach § 69 StGB immer zugleich eine Sperre[120] von mindestens sechs Monaten und maximal fünf Jahren erteilt wird, in der keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf, vgl. § 69a Abs. 1 S. 1 StGB. Auch eine lebenslange (§ 69a Abs. 1 S. 2 StGB) sowie eine begrenzte Sperre (§ 69 Abs. 2 StGB) sind möglich.

Bestehendes Fahrverbot i.S.d. § 21 Abs. 1 Nr. 1 Var. 2 und 3, Nr. 2 Var. 2 und 3 StVG

Eine weitere Tatbestandsvariante stellt das Führen eines Kraftfahrzeuges trotz eines Fahrverbotes oder das Anordnen oder Zulassen als Halter:in, dass jemand mit einem Fahrverbot das Fahrzeug führt, dar, vgl. § 21 Abs. 1 Nr. 1 Var. 2 und 3, Nr. 2 Var. 2 und 3 StVG. Bei dem Fahrverbot ist zwischen dem strafrechtlichen Fahrverbot gem. § 44 StGB und einem solchen aus dem Ordnungswidrigkeitenrecht gem. § 25 StVG zu differenzieren. Auch wenn die Folge, ein zeitiges Verbot ein Kraftfahrzeug zu führen, bei beiden Fahrverbotsvarianten gleich ist, sind die Voraussetzungen sowie die dahinterstehenden Konzepte verschieden.

Vorab ist auf die Rahmenbedingungen für die verschiedenen Fahrverbote einzugehen. Das Fahrverbot kann Folge einer Ordnungswidrigkeit, aber auch einer Straftat sein. Eine Ordnungswidrigkeit ist eine rechtswidrige und vorwerfbare Handlung, die den Tatbestand eines Gesetzes verwirklicht, das die Ahndung mit einer Geldbuße zulässt, vgl. § 1 Abs. 1 OWiG. Straftaten sind rechtswidrige und schuldhafte Handlungen, die den Tatbestand eines Gesetzes verwirklichen, welches eine Strafdrohung beinhaltet, vgl. § 11 Abs. 1 Nr. 5 StGB. Der entscheidende Unterschied ist hierbei, ob eine Handlung lediglich mit einer Geldbuße oder mit einer Strafe bedroht ist. Geldbußen folgen bei geringfügigeren Gesetzesübertretungen, die am Unrechts-Charakter gemessen noch unterhalb der Vorwerfbarkeit einer Straftat liegen, für welche sodann eine Strafe angedroht ist. Zwischen Ordnungswidrigkeiten und Straftaten liegt folglich ein Stufenverhältnis vor. Dieses kommt bei § 21 StVG nicht mehr zum Tragen. So differenziert die Vorschrift auf dieser Ebene nicht und stellt das Fahrverbot wegen Ordnungswidrigkeit und wegen Straftat gleich.

Fahrverbot wegen Ordnungswidrigkeit, § 25 StVG

Das Fahrverbot als bußgeldrechtliche Nebenfolge ist in § 25 StVG normiert und kann für die Dauer von einem bis drei Monaten verhängt werden.[121] Das Fahrverbot soll eine Erziehungs- und Warnfunktion beinhalten.[122] Diese wird dadurch erreicht, dass das Fahrverbot als Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme fungiert.[123] Folglich werden primär spezialpräventive Zwecke verfolgt.[124] Unter Spezialprävention ist die Einwirkung auf die betreffende Person zu verstehen, um weitere Gesetzesverstöße in Zukunft zu verhindern. Bei der zusätzlichen Nebenfolge des Fahrverbotes steht die negative Spezialprävention, in diesem Fall die Abschreckung vor weiteren Verkehrsverstößen, im Vordergrund.

Voraussetzungen

Die Voraussetzungen für die Verhängung eines Fahrverbotes wegen einer Ordnungswidrigkeit sind in § 25 Abs. 1 StVG aufgezählt. Um ein Fahrverbot gem. § 25 Abs. 1 StVG zu erhalten, muss erstens eine Ordnungswidrigkeit nach § 24 Abs. 1 StVG oder § 24a StVG vorliegen, welche zweitens unter grober oder beharrlicher Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers:einer Kraftfahrzeugführerin begangen wurde und drittens muss deswegen eine Geldbuße verhängt werden. Fallen diese Voraussetzungen kumulativ zusammen, kann die bußgeldrechtliche Nebenfolge des Fahrverbotes neben der zu zahlenden Geldbuße verhängt werden.

---

[120] S. dazu genauer unter Gliederungspunkt H. V.

[121] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Burmann*, StVR § 25 StVG Rn. 1a.

[122] BeckOK OWiG/*Euler*, § 25 StVG Rn. 1

[123] BVerfG NJW 1969, 1623 (1624).

[124] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Burmann*, StVR § 25 StVG Rn. 1b.

Zunächst muss eine Ordnungswidrigkeit nach § 24 Abs. 1 StVG oder § 24a StVG vorliegen. § 24 StVG stellt ein sog. Blankettgesetz dar.[125] Das bedeutet, die Tatbestandsmerkmale für das Vorliegen einer Ordnungswidrigkeit ergeben sich erst durch die konkreten Normen verschiedener Rechtsverordnungen (bspw. StVO, StVZO, FeV oder FZV), auf dessen Verordnungsermächtigungen innerhalb des Straßenverkehrsgesetzes in § 24 StVG verwiesen wird.

§ 24a StVG regelt das Fahren unter Alkoholeinfluss und das Fahren unter Einfluss von berauschenden Mitteln. In Abs. 1 werden die relevanten Grenzen genannt, welche entweder in der Atemluft (0,25 mg/l) oder im Blut (0,5 Promille) vorliegen bzw. überschritten sein müssen. Wird ein Fahrzeug geführt, obwohl eine in der Anlage zu § 24a StVG aufgelisteten Substanz im Blut nachgewiesen wird, begeht die Person eine Ordnungswidrigkeit nach Abs. 2. Zusätzlich muss die betroffene Person den Verstoß gegen eine Norm der Rechtsverordnungen, auf die in § 24 StVG verwiesen wird, unter grober oder beharrlicher Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers:einer Kraftfahrzeugführerin begangen haben. Eine grobe Pflichtverletzung liegt dann vor, wenn die Pflichtverletzung der betroffenen Person objektiv abstrakt oder konkret besonders gefährlich gewesen wäre oder subjektiv auf grobem Leichtsinn, grober Nachlässigkeit oder Gleichgültigkeit beruht und einen hohen Grad an Verantwortungslosigkeit erkennen ließe.[126] Letztlich bleibt dies eine Frage des konkreten Einzelfalls.[127]

Beharrlich sind die Verstöße dann, wenn sie noch nicht als grobe Pflichtverletzung qualifiziert werden können, die wiederholte Begehung der Ordnungswidrigkeiten jedoch erkennen lässt, dass es der Person an der für die Teilnahme am Straßenverkehr erforderlichen rechtstreuen Gesinnung und der notwendigen Einsicht in zuvor begangenes Unrecht fehlt.[128]

Die Frage nach der Grobheit oder Beharrlichkeit des Pflichtverstoßes muss grundsätzlich sowohl in objektiver als auch in subjektiver Hinsicht festgestellt werden, vgl. § 25 Abs. 1 S. 1 StVG.[129]

Die Besonderheit bei dem Vorliegen einer Ordnungswidrigkeit gem. § 24a StVG liegt darin, dass § 25 Abs. 1 S. 2 StVG vorschreibt, in diesen Fällen „in der Regel“ ein Fahrverbot anzuordnen. Das bedeutet, dass das Vorliegen eines groben und beharrlichen Verstoßens indiziert wird.[130] Gleiches gilt für einige Ordnungswidrigkeit des § 24 StVG, für welchen § 4 Abs. 1 BKatV die Regelwirkung eines Fahrverbotes normiert. § 4 Abs. 2 bis 4 BKatV enthalten weitere Regelwirkungen in Bezug auf die Anwendung und die Länge eines Fahrverbotes.

Vollstreckung

§ 25 Abs. 1 StVG und insbesondere Abs. 2 - 8 treffen Aussagen über die Vollstreckung eines oder mehrerer Fahrverbote. Das Fahrverbot kann sich auf alle Kraftfahrzeuge *oder* auch nur Kraftfahrzeuge bestimmter Art beziehen, wenn ein Fahrverbot anderenfalls keine verhältnismäßige Reaktion mehr darstellen würde.[131]

Das Fahrverbot wird mit der Rechtskraft der Bußgeldentscheidung wirksam, vgl. § 25 Abs. 2 S. 1 StVG. Das bedeutet, dass ab diesem Zeitpunkt – unabhängig von der amtlichen Verwahrung, in welche der Führerschein zu geben ist (§ 25 Abs. 2 S. 2, 3 StVG) – kein oder nur bestimmte Kraftfahrzeuge nicht mehr geführt werden dürfen. Die Verbotsdauer beträgt mindestens einen und maximal drei Monate, vgl. § 25 Abs. 1 S. 1 StVG. Die Verbotsfrist fängt erst dann an zu laufen, wenn der Führerschein – wie es § 25 Abs. 2 S. 2 StVG vorsieht – in Verwahrung gegeben wurde, vgl. § 25 Abs. 5 S. 1 StVG.

§ 25 Abs. 2a StVG schafft eine gewisse Flexibilität bei der Vollstreckung des Fahrverbotes. Wurde in den zwei Jahren vor der Ordnungswidrigkeit kein Fahrverbot gegen die betreffende Person verhängt und geschah dies auch nicht bis zur Bußgeldentscheidung, so kann die Vollstreckung bis zu vier Monaten hinausgezögert werden. Hierfür bestimmt die Verwaltungsbehörde oder das Gericht bei Vorliegen der zwei genannten Voraussetzungen abweichend von § 25 Abs. 2 S. 1 StVG, dass das Fahrverbot erst wirksam wird, wenn der Führerschein nach

---

[125] BeckOK OWiG/*Euler*, § 24 StVG Rn. 1

[126] OLG Düsseldorf NZV 1998, 512 (512); BeckOK OWiG/*Euler*, § 25 StVG Rn. 2.

[127] BeckOK OWiG/*Euler*, § 25 StVG Rn. 2

[128] BGH NZV 1992, 186 (187).

[129] *Deutscher*, in: NZV 2012, 105 (106).

[130] BeckOK OWiG/*Euler*, § 25 StVG Rn. 4, vgl. Hanseatisches OLG Bremen NZV 2010, 42 (42).

[131] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Burmann*, StVR § 25 StVG Rn. 34; AG Lüdinghausen NZV 2014, 481 (481).

Rechtskraft der Bußgeldentscheidung in amtliche Verwahrung gelangt, spätestens jedoch mit Ablauf von vier Monaten seit Eintritt der Rechtskraft. Diese Möglichkeit soll Einsprüche verhindern, die lediglich auf ein Verzögern des Verbotsbeginns gerichtet sind.[132]

Darüber hinaus bestehen Anrechnungsmöglichkeiten von einer vorläufigen Entzugs- bzw. Verwahrdauer, vgl. § 25 Abs. 6 StVG.

Fahrverbot wegen Straftat, § 44 StGB

Neben dem Fahrverbot als Nebenfolge eines Bußgeldes, existiert das Fahrverbot als strafrechtliche Nebenstrafe, vgl. § 44 StGB. Die Verbotsdauer ist im Vergleich zu § 25 StVG weiter ausgedehnt und beträgt zwischen einem und sechs Monaten, vgl. § 44 Abs. 1 S. 1 StGB. Eine negative spezialpräventive Einwirkung steht bei der sog. „Denkzettel-Strafe“ ebenfalls im Vordergrund.[133] Das Fahrverbot gem. § 44 StGB wird im Vergleich zu dem Fahrverbot gem. § 25 StVG weniger häufig verhängt.[134]

Voraussetzungen

Die Regelungen des Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten und wegen einer Straftat weisen einige Parallelen auf. Bei dem Fahrverbot aus § 44 StGB handelt es sich um eine Nebenstrafe, das heißt, es kann nicht als alleinige Strafe verhängt werden, sondern bedarf zwingend einer Hauptstrafe.[135] Die im deutschen Strafrecht bestehenden Hauptstrafen sind die Freiheits- und die Geldstrafe.

Für ein Fahrverbot als Nebenstrafe muss zunächst eine Verurteilung wegen einer Straftat zu einer Freiheitsstrafe oder einer Geldstrafe vorliegen. Anders als bei § 25 StVG sind die Straftaten, welche als Delikt für § 44 StGB vorliegen müssen, nicht eingeschränkt. Hier kommen klassischerweise Straftaten in Betracht, die in einem direkten oder indirekten Zusammenhang zum Straßenverkehr stehen.[136] Allerdings können dies auch Straftat sein, die nicht bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen wurde, vgl. § 44 Abs. 1 S. 2 StGB.[137] In diesem Fall werden jedoch weitere strafzwecktheoretische oder praktische Anforderungen an die Verhängung gestellt. So muss die zusätzliche Verhängung eines Fahrverbotes zur Einwirkung auf den:die Täter:in oder zur Verteidigung der Rechtsordnung erforderlich erscheinen oder hierdurch die Verhängung einer Freiheitsstrafe oder deren Vollstreckung vermieden werden können, vgl. § 44 Abs. 1 S. 2 StGB. Eine zusätzliche Wertung der Handlung wie bei § 25 StVG („grobe oder beharrliche Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers“, vgl. § 25 Abs. 1 S. 1) ist bei § 44 StGB nicht vorzunehmen, da bereits eine Straftat und keine bloße Ordnungswidrigkeit vorliegt.[138]

Auch § 44 StGB kennt eine Regelwirkung, also bestimmte Delikte, bei welchen ein Fahrverbot als Nebenstrafe zu erfolgen hat. In diesen Fällen ist das Ermessen der Richter:innen ebenfalls eingeschränkt.[139] Ein Fahrverbot ist in der Regel anzuordnen, wenn in den Fällen einer Verurteilung nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 lit. a, Abs. 3 StGB oder § 316 StGB die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB unterbleibt, vgl. § 44 Abs. 1 S. 3 StGB.

Vollstreckung

---

[132] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Burmann*, StVR § 25 StVG Rn. 36.

[133] MüKo StGB/*v. Heintschel-Heinegg/Huber,* § 44 StGB Rn. 1.

[134] BeckOK StGB/*v. Heintschel-Heinegg*, § 44 StGB Vorbem.

[135] BeckOK StGB/*v. Heintschel-Heinegg*, § 44 StGB Rn. 1; MüKo StGB/*v. Heintschel-Heinegg/Huber,* § 44 StGB Rn. 1.

[136] Teilw. wird eine Straftat von einigem Gewicht gefordert, *Molketin*, in: NZV 2001, 411 (411 ff.), das Gesetz fordert dies jedoch nicht, BeckOK StGB/*v. Heintschel-Heinegg*, § 44 StGB Rn. 4 f.; MüKo StGB/*v. Heintschel-Heinegg/Huber,* § 44 StGB Rn. 6.

[137] S. Art. 1 Gesetz zur effektiveren und praxistauglicheren Ausgestaltung des Strafverfahrens (BGBl. 2017 I 3202); BeckOK StGB/*v. Heintschel-Heinegg,* § 44 StGB Rn. 7; MüKo StGB/*v. Heintschel-Heinegg/Huber,* § 44 StGB Rn. 3, 7.

[138] MüKo StGB/*v. Heintschel-Heinegg/Huber,* § 44 StGB Rn. 10.

[139] BeckOK StGB/*v. Heintschel-Heinegg*, § 44 StGB Rn. 8, 13 ff.; MüKo StGB/*v. Heintschel-Heinegg/Huber,* § 44 StGB Rn. 17.

Das Fahrverbot gem. § 44 StGB kann ebenfalls für Kraftfahrzeuge aller oder auch nur bestimmter Art gelten, vgl. § 44 Abs. 1 S. 1 StGB. Hier stehen ebenfalls die Gedanken des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, also keiner die Schuld übersteigenden Reaktion auf die Straftat, im Vordergrund.[140]

Die zeitlichen Vollstreckungsfristen sind bei § 44 StGB enger als bei § 25 StVG. Dies liegt an dem im Vergleich zu der Anlass-Ordnungswidrigkeit bei § 25 StVG erhöhten Unrechts-Charakter der Anlass-Straftat. Trotzdem wird das Fahrverbot nicht sofort mit Rechtskraft des Urteils wirksam, ein zeitlicher Spielraum wird eingeräumt. Das Fahrverbot wird spätestens mit Ablauf von einem Monat seit Eintritt der Rechtskraft wirksam. Innerhalb dieser Zeit kann bspw. versucht werden, die Wirkung eines Fahrverbotes abzumildern, indem Urlaub genommen oder die kraftfahrzeugfreie Zeit im Voraus geplant wird. Zwischen dem Zeitraum der Rechtskraft des Urteils und dem Ablauf von einem Monat kann die Wirksamkeit des Fahrverbotes dadurch hervorgerufen werden, dass der Führerschein in amtliche Verwahrung gegeben wird, vgl. § 44 Abs. 2 S. 1 StGB.

§ 44 Abs. 1 StGB und insbesondere Abs. 2 - 4 treffen weitere Aussagen über die Vollstreckung eines oder mehrerer Fahrverbote.

Eine weitere Besonderheit des Fahrverbotes im Zusammenhang mit § 21 StVG stellt der Umstand dar, dass das Fahrverbot nicht nur verbietet erlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge zu führen, sondern sich auch auf fahrerlaubnisfreie Kraftfahrzeuge bezieht, vgl. § 4 Abs. 1 S. 2 FeV.[141] Der § 21 StVG differenziert bezüglich der Erlaubnispflichtigkeit hingegen nicht, sondern stellt lediglich darauf ab, dass das Führen des Fahrzeuges nach § 44 StGB verboten ist. An dieser Stelle wird der Regelungsgrund – nämlich primär die Strafdurchsetzung – deutlich.

Erfüllt eine Handlung sowohl eine Ordnungswidrigkeit als auch eine Straftat, tritt die Ordnungswidrigkeit aufgrund des Stufenverhältnisses hinter der Straftat zurück, vgl. § 21 Abs. 1 S. 1 OWiG. Läge eine Regelungswirkung der Ordnungswidrigkeit für die Verhängung eines Fahrverbotes nach § 25 StVG vor, so ist dies auch ein starkes Indiz dafür, ein Fahrverbot als Nebenstrafe gem. § 44 StGB zu verhängen, obwohl die Handlung nicht unter die in § 44 Abs. 1 S. 3 StGB genannten Taten fällt.[142] Liegen die Voraussetzungen des § 44 StGB hingegen nicht vor, könnte das Fahrverbot als Nebenfolge gem. § 25 StVG verhängt werden, vgl. § 21 Abs. 1 S. 2 OWiG.[143] Diese Vorgehensweise verdeutlicht den Zwiespalt des Fahrverbotes als Sanktion: Einerseits sind die Rechtsgrundlagen an unterschiedlichen Orten – je nach Gewicht des erfüllten Tatbestandes – mit unterschiedlichen Voraussetzungen normiert und andererseits lautet das Ergebnis der Nebenfolge oder -strafe, dass ein Kraftfahrzeug schlicht nicht geführt werden darf.

Bestehende Maßnahme nach § 94 StPO (§ 21 Abs. 2 Nr. 2 und Nr. 3 StVG)

Die letzte anzusprechende Tatvariante ist in § 21 Abs. 2 Nr. 2 und Nr. 3 StVG normiert. Hierunter fällt das Führen eines Kraftfahrzeuges, obwohl der vorgeschriebene Führerschein nach § 94 der Strafprozessordnung in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt ist. Gleiches gilt erneut für den:die Halter:in, wenn dies zugelassen oder angeordnet wird. Diese Tatvariante soll den Zeitraum abdecken, in welchem der Führerschein bereits sichergestellt wurde, die Fahrerlaubnis jedoch noch nicht vorläufig gem. § 111a StPO entzogen wurde.[144] Folglich sollen solche Sicherstellungen abgesichert werden, die die vorläufige Entziehung im Ziel unterstützen bzw. vorbereiten.[145]

§ 94 StPO normiert die Sicherstellung und Beschlagnahme von Gegenständen zu Beweiszwecken. § 94 Abs. 1 StPO regelt die Ingewahrsamnahme oder Sicherstellung von Gegenständen, die als Beweismittel für die Untersuchung von Bedeutung sein können. § 94 Abs. 2 StPO stellt die Rechtsgrundlage für eine Beschlagnahme, also die Ingewahrsamnahme eines beweiserheblichen Gegenstandes gegen den Willen des Betroffenen, dar. § 94 Abs. 3 StPO besagt, dass die Absätze 1 und 2 auch für Führerscheine, die der Einziehung unterliegen, gelten.

---

[140] Vgl. MüKo StGB/*v. Heintschel-Heinegg/Huber,* § 44 StGB Rn. 59.

[141] BeckOK StGB/*v. Heintschel-Heinegg*, § 44 StGB Rn. 17; MüKo StGB/*v. Heintschel-Heinegg/Huber,* § 44 StGB Rn. 9, 20.

[142] MüKo StGB/*v. Heintschel-Heinegg/Huber,* § 44 StGB Rn. 13.

[143] MüKo StGB/*v. Heintschel-Heinegg/Huber,* § 44 StGB Rn. 13.

[144] BeckOK StVR/*Bollacher,* § 21 StVG Rn. 53; MüKo StVR/*Weidig,* § 21 StVG Rn. 27.

[145] Hentschel/König/Dauer/*König*, StVR, § 21 StVG Rn. 22.

Im Rahmen des § 21 StVG käme zunächst die Situation in Betracht, dass ein gefälschter Führerschein gem. § 94 StPO zu Beweiszwecken sichergestellt und sodann ein Kraftfahrzeug geführt wird.[146] Die theoretisch mögliche Situation hat jedoch keinen eigenen Anwendungsbereich im Rahmen des § 21 StVG. Läge trotzdem noch ein gültiger Führerschein vor, ist der Tatbestand des § 21 StVG nicht erfüllt, da eine Fahrerlaubnis besteht. Liegt neben dem gefälschten Führerschein hingegen keine Fahrerlaubnis vor, ist der Tatbestand von § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG gegeben, welcher den Tatbestand des § 21 Abs. 2 Nr. 2 StVG durch dessen Subsidiarität auf der Ebene der Gesetzeskonkurrenz verdrängt.[147]

Ist der Führerschein aus anderen Gründen als Beweismittel für die Untersuchung von Bedeutung, bspw. wenn die Identität des Beschuldigten des Beweises bedarf, kann eine Sicherstellung gem. § 94 StPO erfolgen und somit formal auch der Tatbestand des § 21 Abs. 2 Nr. 2 oder Nr. 3 StVG vorliegen. Eine Strafbarkeit wird in diesen Fällen teilweise trotzdem verneint, da diese Situation nicht dem Willen des Gesetzgebers:der Gesetzgeberin entspräche, dass jemand mit hoher Wahrscheinlichkeit ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist und das Fahren verhindert werden soll.[148] Der Verweis auf § 94 StPO in § 21 Abs. 2 Nr. 2 und Nr. 3 StVG wird folglich so verstanden, dass sich dieser lediglich auf die Einziehung von Führerscheinen, die der Einziehung nach § 69 StGB unterliegen, aber nicht als Beweismittel für eine Straftat in Betracht kommen, also lediglich § 94 Abs. 3 StPO, bezieht.

Soll die Sicherstellung nicht der Beweismittelsicherung dienen, sichert sie folglich die spätere vorläufige Entziehung.[149] Wird der Führerschein durch die Polizei gem. § 94 Abs. 3, Abs. 2 StPO beschlagnahmt, tritt an die Stelle einer richterlichen Entscheidung über eine Beschlagnahme des Führerscheins (§ 98 Abs. 2 StPO) die Entscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis, vgl. § 111a Abs. 4 StPO. Bei diesem Vorgehen der Polizei ist umstritten, ob die notwendige Voraussetzung einer Beschlagnahme, insbesondere die Gefahr im Verzug, vorliegt, s. § 98 Abs. 1 S. 1 StPO.[150] Gefahr im Verzug liegt vor, wenn der Erfolg der Beschlagnahme durch die Verzögerung, welche die Erwirkung der richterlichen Entscheidung mit sich bringen würde, gefährdet wäre.[151]

In dem häufig relevanten Fall einer Trunkenheitsfahrt soll die Gefahr im Verzug nicht generell, zum Beispiel bei allgemeiner Wiederholungsgefahr, vorliegen, sondern es müssen Umstände nahelegen, dass die spätere Einziehung nicht möglich sein werde.[152] In Frage käme dann lediglich eine polizeirechtliche Maßnahme zur Gefahrenabwehr, welche nicht mehr auf § 94 StPO beruht und somit auch nicht mehr unter § 21 StVG fällt.[153]

Würde dieser Ansicht gefolgt werden, fielen fast nur Fälle unter § 21 Abs. 2 Nr. 2 und Nr. 3 StVG, in denen der Führerschein freiwillig herausgegeben wurde, da es in dieser Situation auf die Gefahr im Verzug nicht ankäme. Um den kriminalpolitischen Gründen der Gesetzesänderung mit der Einfügung der Tatvarianten mit § 94 StPO gerecht zu werden, wird der Begriff der Gefahr im Verzug nach dieser Ansicht weit ausgelegt und eine rechtmäßige Beschlagnahme bejaht.[154] Die beschriebene Praktikabilität wird dabei zwar allgemeinhin gesehen, allerdings gleichzeitig kritisiert, dass der § 94 StPO, auf den § 21 Abs. 2 Nr. 2 und Nr. 3 StVG zwingend verweisen, dieses Vorgehen nicht stützt und dieser mit der Gesetzesänderung bei § 21 StVG auch nicht angepasst wurde.[155]

Mit der tatsächlichen Wegnahme des Führerscheins wird die Maßnahme rechtswirksam und der Tatbestand des § 21 Abs. 2 Nr. 2 und Nr. 3 StVG kann erfüllt werden.[156]

---

[146] NK-GVR/*Kerkmann,* § 21 StVG Rn. 39.

[147] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann*, StVR, § 21 StVG Rn. 41; MüKo StVR/*Weidig,* § 21 StVG Rn. 28.

[148] NK-GVR/*Kerkmann,* § 21 StVG Rn. 39.

[149] OLG Stuttgart NJW 1969, 760 (761).

[150] Hierzu ausführlich *Trupp,* in: NZV 2004, 389 (389 ff.).

[151] KK-StPO/*Greven*, § 98 StPO Rn. 13.

[152] BeckOK StVR/*Bollacher*, § 21 StVG Rn. 54; NK-GVR/*Kerkmann,* § 21 StVG Rn. 40; Hentschel/König/Dauer/*König*, StVR, § 21 StVG Rn. 22.

[153] OLG Köln NJW 1968, 666 (667).

[154] OLG Stuttgart NJW 1969, 760 (761).

[155] OLG Köln NJW 1968, 666 (667).

[156] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann*, StVR § 21 StVG Rn. 1; MüKo StVR/*Weidig,* § 21 StVG Rn. 30.

1.3 Subjektiver Tatbestand

Alle Tathandlungen in § 21 StVG können sowohl vorsätzlich als auch fahrlässig begangen werden. Die Intensität des subjektiven Merkmals hat somit lediglich eine Auswirkung auf den Strafrahmen, welcher sich für Abs. 1 und Abs. 2 unterscheidet.

Dass auch ein fahrlässiges Handeln strafbar ist, stellt § 21 Abs. 2 Nr. 1 StVG klar, welcher auf die Tathandlungen des Abs. 1 verweist. Die Tathandlungen des § 21 Abs. 2 Nr. 2 und Nr. 3 StVG können nach dem Wortlaut jeweils vorsätzlich als auch fahrlässig begangen werden.

Auch wenn in allen Fällen eine Strafbarkeit des jeweiligen Täters:der jeweiligen Täterin in Betracht kommt, so ist eine Differenzierung dennoch mit Blick auf die zu erwartende Strafe relevant. Eine Vorsatzstrafbarkeit nach § 21 Abs. 1 StVG sieht immerhin eine Strafdrohung von bis zu einem Jahr Freiheitsentzug oder Geldstrafe vor, während eine Fahrlässigkeitsstrafbarkeit nach § 21 Abs. 1 StVG i.V.m. § 21 Abs. 2 Nr. 1 StVG lediglich mit einer Freiheitsstrafe von bis zu 6 Monaten oder einer Geldstrafe von bis zu 180 Tagessätzen bedroht ist. Im Falle einer Strafbarkeit nach § 21 Abs. 2 Nr. 2, Nr. 3 StVG ist zwar keine Differenzierung im Strafrahmen vorgesehen, allerdings wird eine solche regelmäßig im Rahmen der Strafzumessung erfolgen.[157]

Mit Blick auf den subjektiven Tatbestand des Fahrens ohne Fahrerlaubnis nach § 21 StVG in allen umrissenen Konstellationen werden im Folgenden die Grundbegriffe „Vorsatz“ und „Fahrlässigkeit“ voneinander abgegrenzt.

1.3.1 Vorsatzstrafbarkeit

Grundlegendes

Vorsätzlich handelt, wer zur Zeit der Tat den Willen zur Verwirklichung des gesetzlichen Tatbestandes in Kenntnis aller objektiver Tatbestandsmerkmale hatte.[158] Eine häufig verwendete Kurzformel definiert Vorsatz daher mit dem Wissen und Wollen der Tatbestandsverwirklichung.[159] Differenziert werden drei verschiedene Vorsatzformen, die sich durch jeweils unterschiedlich stark ausgeprägte Wissens- und Willenskomponenten auszeichnen. Mit *dolus directus* 1. Grades handelt, wem es unbedingt auf die Tatbegehung ankommt, wer den gesetzlichen Tatbestand also absichtlich verwirklicht.[160] *Dolus directus* 2. Grades zeichnet sich dadurch aus, dass es dem:der Täter:in zwar nicht zwangsläufig auf die Tatbegehung ankommt, diese:r die gesetzlichen Tatbestandsmerkmale allerdings in sicherem Wissen (mit)verwirklicht.[161] In erstem Fall ist das Willens- und im zweiten Fall das Wissenselement jeweils vordergründig. Eine dritte Vorsatzform – der *dolus eventualis* – wird auch als „schwächste“ Variante des Vorsatzes bezeichnet. Diese Einordnung lässt sich mit den an deren Vorliegen zu stellenden Anforderungen begründen. Sie umreißen das Mindestmaß, in dem die Willens- und Wissenskomponente vorliegen müssen, bevor nicht mehr von einem Vorsatz, sondern maximal von einer sog. bewussten Fahrlässigkeit (dazu sogleich) gesprochen werden kann. Für das Vorliegen eines *dolus eventualis* muss der:die Täter:in die Tatbegehung zumindest für möglich halten, diese dann aber in seinem:ihrem Weiterhandeln billigend in Kauf nehmen.[162]

Während manche Straftatbestände für eine Strafbarkeit eine bestimmte Vorsatzform fordern, sieht der § 21 StVG in allen Konstellationen keine solche Spezifikation vor. Für eine mögliche Vorsatzstrafbarkeit des Fahrzeugführers:der Fahrzeugführerin nach § 21 StVG bedeutet das, dass der:die Täter:in es mindestens mit dolus eventualis gehandelt haben muss, also es für möglich gehalten haben muss, durch sein:ihr Handeln ein Kraftfahrzeug ohne eine

---

[157] Insofern sind Auswirkungen auf das im Rahmen der Strafzumessung bestimmende Kriterium der Schuld zu erwarten. Dabei ist auch im Rahmen der Strafzumessungsschuld davon auszugehen, dass eine Vorsatzschuld grundsätzlich schwerer wiegt, als eine Fahrlässigkeitsschuld, vgl. zur Strafzumessungsschuld allgemein NK-StGB/*Streng,* § 46 StGB Rn. 22 ff.

[158] *Rengier,* AT, § 14 Rn. 5.

[159] *Roxin/Greco,* AT I, § 10 Rn. 62.

[160] *Kaspar,* AT, § 5 Rn. 128.

[161] *Rengier,* AT, § 14 Rn. 9.

[162] Zur Billigungstheorie ursprünglich BGH NJW 1955, 1688 (1690); zur allgemeinen Abgrenzungsproblematik eingehend *Roxin/Greco,* AT I, § 12 Rn. 21 ff.

Fahrerlaubnis, während eines Fahrverbotes oder aber während einer Verwahrung, Sicherstellung beziehungsweise Beschlagnahme nach § 94 StPO zu führen, dies allerdings billigend in Kauf genommen hat.[163]

Auch bei der Strafbarkeit eines Halters:einer Halterin muss sich der Vorsatz auf sämtliche Tatbestandsvoraussetzungen beziehen. So muss er:sie ein Verhalten zeigen, bei welchem er:sie die Möglichkeit erkennt, einer Person ohne Fahrerlaubnis oder mit bestehendem Fahrverbot das Führen eines Kraftfahrzeuges anzuordnen oder zuzulassen und diese Option bei seinem:ihrem Handeln billigend in Kauf nimmt.[164]

Irrtumskonstellationen

Grundsätzliches

Da es für eine Vorsatzstrafbarkeit maßgeblich auf das subjektive Vorstellungsbild des Täters:der Täterin ankommt, spielen Irrtümer im subjektiven Tatbestand eine besondere Rolle. Im deutschen Strafrecht werden Irrtümer rechtlich unterschiedlich behandelt, wobei im Gesetz verschiedene Konstellationen unterschieden werden.

Relevant ist dabei zunächst der sog. Tatbestandsirrtum i.S.v. § 16 StGB. Ein solcher liegt vor, wenn der:die Täter:in in Bezug auf ein objektives Tatbestandsmerkmal einer Fehlvorstellung erlegen ist,[165] über Tatsächliches bzw. den Sachverhalt irrt. In derartigen Fällen sieht § 16 Abs. 1 S. 1 StGB das Entfallen des Vorsatzes vor. Eine Fahrlässigkeitsstrafbarkeit bleibt hingegen weiterhin möglich, vgl. § 16 Abs. 1 S. 2 StGB.

Davon zu unterscheiden sind sog. Verbotsirrtümer i.S.v. § 17 StGB. Ein solcher liegt vor, wenn sich der:die Täter:in nicht über eine tatbestandsrelevante Tatsache irrt, sondern Fehlvorstellungen in Bezug auf die rechtliche Bedeutung der korrekt erfassten Tatsachen erliegt und so irrtümlich davon ausgeht, nicht rechtswidrig zu handeln.[166] In eben jenen Fällen fehlt ihm:ihr die Einsicht Unrecht zu tun.[167] Im Unterschied zum Tatbestandsirrtum nach § 16 Abs. 1 S. 1 StGB wirkt sich der Verbotsirrtum allerdings nicht bereits durch einen fehlenden Vorsatz aus. Er führt gem. § 17 S. 1 StGB zu einem Schuldausschluss, sofern der Irrtum unvermeidbar war. Da das schuldhafte Handeln auch für eine Strafbarkeit wegen einer entsprechenden Fahrlässigkeitstat unerlässlich ist, kann beim Vorliegen eines Verbotsirrtums durchaus eine gänzliche Straflosigkeit in Betracht kommen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sich Irrtümer in Bezug auf tatbestandsrelevante Tatsachen in der Regel als Tatbestandsirrtümer i.S.v. § 16 Abs. 1 S. 1 StGB einordnen lassen und solche, die auf die rechtliche Bewertung von richtig erfassten Tatsachen bezogen sind, eher einen Verbotsirrtum i.S.v. § 17 StGB darstellen.

Anwendung auf § 21 StVG

Die zuvor umrissenen Grundsätze hinsichtlich der rechtlichen Einordnung von Irrtumskonstellationen sollten nun eine Bewertung von bei § 21 StVG denkbaren Irrtumssachverhalten ermöglichen. Hier treten allerdings regelmäßig Einordnungs- und Abgrenzungsschwierigkeiten auf. Das liegt daran, dass § 21 StVG mit sog. normativen Tatbestandsmerkmalen arbeitet. Darunter versteht man solche objektiven Tatbestandsmerkmale, die wertausfüllungsbedürftig sind. Sie erfordern eine juristische oder soziale Bewertung, um verstanden werden zu können.[168] § 21 StVG arbeitet mit zahlreichen solcher Merkmale. Bspw. das Erfordernis einer „*gültigen* Fahrerlaubnis“ kann inhaltlich nur mit Hilfe von Regeln aus dem den Begriff ausfüllenden Rechtsgebiet „Fahrerlaubnisrecht“ bestimmt werden.

So lassen sich diesbezüglich Irrtümer nicht selten auf zwei verschiedene Arten interpretieren. Exemplarisch lässt sich dies an folgendem umstrittenen Sachverhalt zeigen: Eine Person führt ein Kraftfahrzeug in der irrigen Annahme, dass ihre nicht anerkannte ausländische Fahrerlaubnis auch im Inland gelte. Eine Ansicht geht davon aus, dass der

---

[163] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann,* StVR, § 21 StVG Rn. 35; MüKo StVR/*Weidig*, § 21 StVG Rn. 31.

[164] Zum Vorsatz bei der Strafbarkeit von Halter:innen bei NK-GVR/*Kerkmann*, § 21 StVG Rn. 48.

[165] *Kaspar,* AT, § 7 Rn. 6.

[166] *Roxin/Greco,* AT I, § 21 Rn. 1.

[167] S. zum Unrechtsbewusstsein *Rengier,* AT, § 31 Rn. 4.

[168] Zur Unterscheidung von deskriptiven und normativen Tatbestandsmerkmalen s. ausführlich bei *Roxin/Greco,* AT I, § 10 Rn. 57 ff.

Irrtum in Bezug auf die Tatsache der (Nicht-)Existenz einer nach deutschem Recht gültigen Fahrerlaubnis bezieht und ordnet eben jene Konstellation als Tatbestandsirrtum ein.[169] Eine andere Ansicht geht davon aus, dass die handelnde Person richtig erfasst hat, dass er:sie im Besitz einer Fahrerlaubnis ist. Er:sie irrte sich aber über den rechtlichen Geltungsbereich der Erlaubnis. Insofern läge ein Rechtsirrtum vor, der nach § 17 StGB zu behandeln sei.[170] Da das entsprechende Tatbestandsmerkmal „gültige Fahrerlaubnis" eben auf die Konkretisierung durch (irrtumsrelevante) rechtliche Bewertungen angewiesen ist, erscheinen beide Interpretationsmöglichkeiten vertretbar. Letzteres gilt umso mehr, als dass die grundsätzliche Frage nach dem dogmatisch passende(re)n Irrtum im Kontext von normativen Tatbestandsmerkmalen auch im Übrigen umstritten ist. Die Literatur und Praxis nehmen hier stets eine Einzelfallentscheidung vor, wobei sich zu unterschiedlichen Tatbeständen unterschiedliche Handhabungen entwickelt haben.[171] Ganz allgemein wird gesagt, dass ein:e Täter:in keine juristisch in jedem Punkt richtige Subsumtion unter das entsprechende Tatbestandsmerkmal vornehmen muss, um vorsätzlich zu handeln. Insofern wird auf die sog. Bedeutungskenntnis abgestellt. Wer den sozialen und rechtlichen Bedeutungsgehalt des entsprechenden Tatbestandsmerkmal richtig erfasst hat (sog. Parallelwertung in der Laiensphäre), handele mit Vorsatz, was einen etwaigen Irrtum zu einem Verbotsirrtum i.S.v. § 17 StGB mache.[172]

Die Frage nach dem „richtigen" Irrtum bei § 21 StVG ist daher auch eine Einzelfallentscheidung in Abhängigkeit vom konkreten Sachverhalt und kann nicht pauschalisierend beantwortet werden. Die folgenden Ausführungen können daher lediglich den Versuch anstellen, allgemeine Grundsätze zu umreißen und etwaige Einzelfälle möglichst stringent zu bewerten.

Im Kontext von § 21 StVG sind Tatbestandsirrtümer jedenfalls sowohl Seitens des Fahrzeugführers:der Fahrzeugführerin als auch bei etwaigen Halter:innen denkbar und anerkannt. Für Letztere sei exemplarisch folgender Geschehensablauf geschildert: Ein:e Halter:in gibt ihr Fahrzeug an eine Person, die wahrheitswidrig behauptet er:sie hätte eine gültige Fahrerlaubnis. In diesem Fall irrt der:die jeweilige Halter:in über eine für den Straftatbestand relevante Tatsache, nämlich das Vorliegen einer nicht führungsberechtigten Person.[173] Eine Strafbarkeit wegen vorsätzlicher Begehungsweise kommt sodann – anders als eine Fahrlässigkeitsstrafbarkeit (dazu sogleich) – nicht mehr in Betracht. In Bezug auf Fahrzeugführer:innen sind ebenfalls unterschiedlichste Konstellationen denkbar. So werden Irrtümer über die tatsächlichen Voraussetzungen der Erteilung sowie der Entziehung der Fahrerlaubnis als Tatbestandsirrtum gewertet und führen entsprechend zu einem Vorsatzausschluss nach § 16 Abs. 1 S. 1 StGB.[174] Selbiges gilt für Fehlvorstellungen in Bezug auf das Bestehen oder die Dauer eines Fahrverbotes.[175] So unterliegt bspw. eine Person einem vorsatzausschließendem Tatbestandsirrtum, wenn sie irrtümlicherweise davon ausgeht, ein Fahrverbot sei bereits abgelaufen und sie könne wieder mit ihrem Kraftfahrzeug am Straßenverkehr teilnehmen.

Als Verbotsirrtum werden hingegen solche Fehlvorstellungen eingeordnet, die auf die rechtliche Tragweite einer die Fahrerlaubnis betreffenden Entscheidung bezogen sind.[176] Dies kann bspw. der Fall sein, wenn eine Person zwar weiß, dass der Führerschein auf eine bestimmte Fahrzeugklasse beschränkt ist, allerdings die davon umfassten Fahrzeuge verkennt und ein unter eine andere Klasse fallendes Fahrzeug führt.[177] Selbiges gilt, wenn jemand von einer Entziehungsentscheidung Kenntnis erlangt, aber deren Rechtswirkung nicht erfasst.[178] Konsequenterweise müsste dann aber auch der eingangs beschriebene Beispielsfall als Verbotsirrtum eingeordnet werden. Liegt ein derartiger Irrtum vor, ist zu prüfen, ob dieser auch i.S.v. § 17 S. 1 StGB unvermeidbar war. Das ist dann anzunehmen, wenn der:die Täter:in trotz der ihm:ihr nach den Umständen des Einzelfalles, seiner:ihrer Persönlichkeit sowie seines:ihres Lebens- und Berufskreises zuzumutenden Anspannung des Gewissens die

---

[169] MüKo StVR/*Weidig*, § 21 StVG Rn. 32; OLG Koblenz BeckRS 2011, 4037.

[170] BeckOK StVR/*Bollacher*, § 21 StVG Rn. 65; *Schäfer*, in: DAR 2010, 486 (488).

[171] *Roxin/Greco,* AT I, § 12 Rn. 102 f.

[172] *Rengier,* AT, § 15 Rn. 4.

[173] Ähnlich bei Hentschel/König/Dauer/*König*, StVR, § 21 StVG Rn. 12.

[174] MüKo StVR/*Weidig*, § 21 StVG Rn. 32; Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann,* StVR, § 21 StVG Rn. 35.

[175] BayObLG NZV 2000, 133 (134); OLG Hamm BeckRS 2001, 30153812; BeckOK StVR/*Bollacher*, § 21 StVG Rn. 63.

[176] Dazu explizit BayObLG NStZ-RR 2000, 122 (122).

[177] OLG Karlsruhe BeckRS 2003, 936.

[178] LG Köln VRS 1958, 115 (116).

Einsicht in das Unrechtmäßige seines:ihres Handelns nicht zu gewinnen vermochte.[179] Regelmäßig wird diese Unvermeidbarkeit abzulehnen sein, da der:die Einzelne die Möglichkeit gehabt hätte, sich bei der zuständigen Behörde oder sonstigen geeigneten Auskunftspersonen (bspw. Rechtsanwalt:Rechtsanwältin) zu erkundigen. Dann hätte er:sie eine verbindliche Auskunft über die vom Irrtum erfassten rechtlichen Gesichtspunkte erhalten.[180] Kommt man zum Ergebnis, dass nur ein vermeidbarer Verbotsirrtum vorliegt, bleibt eine grundsätzliche Strafbarkeit wegen der Vorsatztat bestehen. Eine optionale Strafmilderung nach § 49 StGB ist dann allerdings in § 17 S. 2 StGB vorgesehen.

1.3.2 Fahrlässigkeitsstrafbarkeit

Grundlegendes

Bei der Fahrlässigkeit werden im Unterschied zur Vorsatzstrafbarkeit nicht zielgerichtete rechtsfeindliche Verhaltensweisen, sondern besondere Formen der „Unachtsamkeit“ sanktioniert. Es geht um die Bestrafung von pflichtwidrigen Sorgfaltspflichtverletzungen, die zur Erfüllung eines objektiven Tatbestandes geführt haben.[181] In Abhängigkeit des Maßes der verwirklichten Pflichtwidrigkeit werden auch bei der Fahrlässigkeit verschiedene Formen unterschieden. Erkennt jemand die Möglichkeit der Tatbestandsverwirklichung, vertraut allerdings darauf, dass eine Strafbarkeit nicht einschlägig sein wird, handelt er:sie bewusst fahrlässig.[182] Die Grenzen hin zum beschriebenen *dolus eventualis* sind dabei fließend und werden in der strafrechtlichen Literatur seit jeher stark diskutiert.[183] Als eingängige und von der herrschenden Meinung getragene Faustformel lässt sich sagen, dass derjenige:diejenige der:die ernsthaft davon ausgeht, er:sie werde schon keinen Straftatbestand verwirklichen und dennoch handelt, sich im Bereich der Fahrlässigkeit bewegt. Einer Person, die in derselben Situation handelt, dieses Vertrauen in eine fehlende Strafbarkeit allerdings nicht hat, wird hingegen der Vorwurf vorsätzlichen Handelns zu machen sein.[184] Vom *dolus eventualis* weniger schwer abzugrenzen, ist die sog. unbewusste Fahrlässigkeit. Dabei geht es um Täter:innen, die die Möglichkeit der Tatbestandsverwirklichung schon gar nicht kannten. Diese müssen zumindest aber die Umstände, auf denen der Sorgfaltspflichtverstoß beruht, kennen, dann aber nicht den Schluss auf eine mögliche Strafbarkeit gezogen haben.[185] Eine Unterscheidung zwischen den jeweiligen Fahrlässigkeitsformen ist – ebenso wie eine Differenzierung bei den Vorsatzformen – für das bloße Vorliegen der Strafbarkeit nach § 21 StVG nicht relevant. Diese Unterscheidung spielt vielmehr im Rahmen der Strafzumessung eine Rolle.

Fahrzeugführer:innen

Übersetzt auf den § 21 StVG bedeuten die Ausführungen, dass sich Fahrzeugführer:innen wegen fahrlässigem Fahren ohne Fahrerlaubnis strafbar machen, wenn sie zwar nicht bewusst ohne Fahrerlaubnis gefahren sind, die tatrelevanten Tatsachen aber hätten erkennen können und müssen.[186] In Betracht kommende tatsächliche Sachverhalte werden dabei häufig an Konstellationen anknüpfen, bei denen ein Vorsatzausschluss auf Grund eines Irrtums i.S.d. § 16 Abs. 1 S. 1 StGB einschlägig ist. Beruht ein solcher auf einem sorgfaltspflichtwidrigen Verhalten, ist eine Fahrlässigkeitsstrafbarkeit naheliegend.[187] Auch wenn die Konstellation nach hier vertretener Auffassung eher als Verbotsirrtum einzuordnen wäre, kann exemplarisch wieder der Fall angeführt werden, in dem der Inhaber

---

[179] BGH NJW 1952, 593 (594); BGH NJW 1966, 842 (842); BGH NJW 1996, 1604 (1606).

[180] Für Konstellationen den § 21 StVG betreffend s. OLG Stuttgart BeckRS 2007, 19334; OLG Frankfurt BeckRS 2003, 30323174.

[181] *Kaspar,* AT, § 9 Rn. 1.

[182] *Roxin/Greco,* AT I, § 24 Rn. 66.

[183] Dazu eingehend *Rengier,* AT, § 14 Rn. 19 ff.

[184] *Kaspar,* AT, § 9 Rn. 7.

[185] Zur unbewussten Fahrlässigkeit s. bei *Roxin/Greco,* AT I, § 24 Rn. 68 ff.

[186] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann,* StVR, § 21 StVG Rn. 38.

[187] MüKo StVR/*Weidig*, § 21 StVG Rn. 32. Freilich kann es auch an einem Sorgfaltspflichtverstoß fehlen, mit der Folge der Straflosigkeit, was also bedeutet, dass bei dem Fehlen des Vorsatzes nicht automatisch auf einen Sorgfaltspflichtverstoß abgestellt werden darf, sondern ein solcher noch positiv festzustellen ist.

einer im Inland nicht geltenden ausländischen Fahrerlaubnis in Verkennung dieser Tatsache mit seinem Fahrzeug am Straßenverkehr teilgenommen hat. Dieser hatte sich nicht über die Gültigkeit der Fahrerlaubnis erkundigt, worin das zu erkennende Gericht einen vorwerfbaren Sorgfaltspflichtverstoß gesehen und eine Strafbarkeit nach § 21 Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. Abs. 1 Nr. 1 StVG angenommen hat.[188] Das lässt sich selbstverständlich auf sämtliche Strafbarkeitskonstellationen des § 21 StVG übertragen.

Allgemein ist an dieser Stelle festzuhalten, dass Inhaber:innen ausländischer Fahrerlaubnisse auf Grund der komplexen Anerkennungsvoraussetzungen und -verfahren ein in der Regel größeres (Fahrlässigkeits-)Strafbarkeitsrisiko haben. Nur wer die beschriebenen (Detail-)Regelungen kennt, wird sein Verhalten daran ausrichten können und etwaigen Strafbarkeitsrisiken entgegenwirken. Eine solche Kenntnis ist vom durchschnittlichen Menschen nicht zu erwarten und wird durch mögliche Sprachbarrieren zusätzlich erschwert. Ob die in § 29 Abs. 1 S. 4 FeV vorgesehenen Übergangsfristen über diese Problematik hinweghelfen können, ist dabei äußerst fraglich.

Halter:innen

Die Fahrlässigkeitskonstellationen sind außerdem bei einer möglichen Halter:innenstrafbarkeit von Relevanz. In diesem Zusammenhang wurde bereits darauf verwiesen, dass insbesondere das „Zulassen“ keine bewusste Willensentscheidung voraussetzt. In diesen Fallgestaltungen ist eine Fahrlässigkeitsstrafbarkeit maßgeblich von der Sorgfalt des Halters, der Halterin abhängig.[189] Da die Ingebrauchnahme eines Kraftfahrzeuges Gefahren bereithält, die bei der Nutzung durch einen Unberechtigten oder Ungeeigneten weiter erhöht sind, muss der:die Halter:in sicherstellen, dass das Kraftfahrzeug nicht durch eine solche Person genutzt wird.[190] Ihm, ihr kommt dahingehend eine gesteigerte Verantwortung zu, die in hohe Sorgfaltsanforderungen übersetzt wird. So muss ein:e Halter:in vor der erstmaligen Überlassung des Fahrzeuges sicherstellen, dass die nutzungsbeabsichtigte Person die erforderliche Fahrerlaubnis hat.[191] Bei regelmäßiger und mehrfacher Überlassung des eigenen Kraftfahrzeugs muss sich der:die Halter:in aber erst dann wieder von der Existenz der Fahrerlaubnis überzeugen, wenn ihm:ihr der Verdacht aufkommt, dass die andere Person eine solche nicht besitzt.[192] Die strengen Sorgfaltsanforderungen beziehen sich auch auf die Verwahrung der Zündschlüssel, deren Zugriff durch Personen ausgeschlossen werden muss, bei denen der Verdacht des missbräuchlichen Nutzens besteht. Sind etwaige Umstände nicht erkennbar, sind keine erhöhten Anforderungen an die Aufbewahrung zu stellen.[193] Insbesondere im familiären Kontext kann nicht verlangt werden, dass Halter:innen unter Annahme eines Generalverdachtes gegen sämtliche unberechtigte Familienmitglieder übersteigerte Sicherungsmaßnahmen in Bezug auf die Zündschlüssel ergreifen.[194]

1.4 Rechtswidrigkeit

Neben der Erfüllung der Tatbestandsmäßigkeit müssen potenzielle Täter:innen auch rechtswidrig handeln, um sich strafbar zu machen. Auf dieser Ebene der Strafbarkeitsprüfung werden solche Handlungsabläufe herausgefiltert, die zwar gegen eine abstrakte Verbotsnorm verstoßen, bei der Betrachtung des konkreten Einzelfalles ausnahmsweise allerdings von der Rechtsordnung gebilligt sind. Sie stellen sodann kein Unrecht dar.[195] Zu einem solchen Ausschluss der Strafbarkeit führen die Rechtfertigungsgründe.[196] Am prominentesten sind wohl die Notwehr

---

[188] OLG Koblenz NStZ-RR 2011, 154 (154); zum selben Fall auch *Keil,* in: DAR 2012, 376 (379).

[189] BeckOK StVR/*Bollacher*, § 21 StVG Rn. 59.

[190] NK-GVR/*Kerkmann*, § 21 StVG Rn. 49.

[191] BGH NJW 1954, 1943 (1943); OLG Frankfurt NJW 1965, 2312 (2312); KG NZV 2006, 487 (487); *König,* in: SVR 2008, 121 (124); BeckOK StVR/*Bollacher*, § 21 StVG Rn. 59.

[192] BayObLG BeckRS 2008, 23224; KG NZV 2006, 487 (487); OLG Jena BeckRS 2006, 9072; *König,* in: SVR 2008, 121 (125).

[193] OLG Hamm StV 2018, 447 (447).

[194] BayObLG NJW 1983, 637 (637); LG Köln NZV 1999, 485 (485); NK-GVR/*Kerkmann*, § 21 StVG Rn. 50; so auch BeckOK StVR/*Bollacher*, § 21 StVG Rn. 61, der davon spricht, dass mit einer eigenmächtigen Wegnahme und missbräuchlichen Inbetriebnahme ohne konkrete Hinweise nicht gerechnet werden muss.

[195] *Rengier,* AT, § 17 Rn. 1.

[196] S. für einen Überblick über die wichtigsten Rechtfertigungsgründe bei *Kaspar,* AT, § 5 Rn. 164 f.

nach § 32 StGB sowie der rechtfertigende Notstand nach § 34 StGB. In ersterem Fall handelt eine Person, um einen rechtswidrigen und gegenwärtigen Angriff eines anderen abzuwehren.[197] Bei § 34 StGB geht es um Situationen, in denen ein rechtswidriges Verhalten der Abwendung einer gegenwärtigen Gefahr dienen soll.[198] Sofern bestimmte Voraussetzungen eingehalten werden, ist das Verhalten von der jeweiligen Erlaubnisnorm gedeckt und eine Strafbarkeit scheidet aus.

Im Zusammenhang mit § 21 StVG sind äußerst wenige solcher Konstellationen denkbar. Am ehesten könnte hier noch § 34 StGB in Betracht kommen, sofern ein:e potenzielle:r Täter:in ohne Fahrerlaubnis am Straßenverkehr teilnimmt, weil er:sie sich selbst oder eine:n Dritte:n externer (medizinischer) Hilfe zuführen möchte, bspw. weil eine schwere Verletzung vorliegt.[199] In eben jenen Fällen ist aber nicht automatisch von einer Rechtfertigung auszugehen. Vielmehr gibt § 34 StGB u.a. vor, dass ein derartiges Verhalten erforderlich sein muss, um die in Betracht kommende Gefahr abzuwenden. Dabei muss das strafbewehrte Verhalten das unter mehreren gleich geeigneten Gefahrabwendungsmitteln mildeste sein.[200] In etwaigen Rettungskonstellationen verbleibt zumeist die Möglichkeit der Verständigung medizinischer Hilfe – bspw. eines Notarztes. Diese wird in der Regel die schnellere Hilfsoption darstellen.[201] Dementsprechend scheint sich die Frage nach Rechtfertigungsgründen bei § 21 StVG in der Praxis nur extrem selten zu stellen.

1.5 Schuld

Neben einem tatbestandsmäßigen und rechtswidrigen Verhalten erfordert das deutsche Strafrecht ein schuldhaftes Handeln, um einen Strafbarkeitsvorwurf begründen zu können. Dies ergibt sich aus dem verfassungsrechtlich verankerten Schuldprinzip.[202] Im Wesentlichen wird auf dieser Ebene die Frage gestellt, ob das Verhalten des Täters:der Täterin diesem:dieser auch in der konkreten Situation individuell vorgeworfen werden kann.[203] Hier kennt das Strafgesetzbuch verschiedene Anknüpfungspunkte, um eine solche persönliche Vorwerfbarkeit ausnahmsweise zu verneinen. So kann ein unvermeidbarer Verbotsirrtum (dazu bereits unter Gliederungspunkt C. I. 2.) gem. § 17 S. 1 StGB die Schuld ausschließen. Selbiges gilt für die – bei § 21 StVG keine praktische Relevanz entfaltenden – Entschuldigungsgründe, wie zum Beispiel den entschuldigenden Notstand nach § 35 StGB oder dem Notwehrexzess nach § 33 StGB.[204]

Bei § 21 StVG etwas relevanter sind die sich mit der Schuldfähigkeit etwaiger Täter:innen auseinandersetzenden Vorschriften. § 19 StGB bestimmt, dass eine Schuld*un*fähigkeit bei Personen vor Vollendung des vierzehnten Lebensjahres pauschal angenommen wird. Eine Strafbarkeit scheidet somit für diese Täter:innengruppe aus. Darüber hinaus gibt es verschiedene psychische Störungen und andere Beeinträchtigungen, die ein schuldhaftes Verhalten verneinen können, vgl. § 20 StGB. Zu nennen sind hier – neben schweren psychischen Erkrankungen – Alkohol- und andere Rauschmittelintoxikationen.[205] In diesem Zusammenhang existieren verschiedene Grenzwerte als Orientierung, für eine endgültige Feststellung von Schuldunfähigkeit (§ 20 StGB) (wie auch von verminderter Schuldfähigkeit, § 21 StGB) muss jedoch der Wert im Zusammenspiel mit dem Verhalten der Täter:innen angesehen werden, oft unter Zuhilfenahme von :Sachverständigen.[206] All diese Regelungen entfalten bei § 21 StVG im

---

[197] *Roxin/Greco,* AT I, § 15 Rn. 1.

[198] *Rengier,* AT, § 19 Rn. 1 f.

[199] MüKo StVR/*Weidig*, § 21 StVG Rn. 35.

[200] *Kaspar,* AT, § 5 Rn. 245.

[201] So explizit unter Verweis auf das exzellente deutsche Rettungssystem *Blum,* in: NZV 2011, 378 (379); ebenso unter Verweis auf Einzelfallrechtsprechung BeckOK StVR/*Bollacher*, § 21 StVG Rn. 68.

[202] Ausführlich dazu *Roxin/Greco,* AT I, § 19 Rn. 53e ff.

[203] *Kaspar,* AT, § 5 Rn. 339.

[204] Weiterführend zu den §§ 33, 35 StGB bei *Rengier,* AT, § 26 Rn. 1 ff.; § 27 Rn. 1 ff.

[205] Dazu eingehend *Roxin/Greco,* AT I, § 20 Rn. 7a ff.

[206] Die Grenzwerte sind dabei nur ein erster Anhaltspunkt zur Annahme einer Schuldunfähigkeit. Starre Grenzen können insofern nicht überzeugen, da jede:r anders auf entsprechende Rauschmittel reagiert. Nichtsdestotrotz wird bspw. bei Alkohol ab einer Blutalkoholkonzentration von 3,0 Promille in der Regel eine Schuldunfähigkeit diskutiert, vgl. *Rengier,* AT, § 24 Rn 8 f. Freilich liegt bei Intoxikationen dann oft (auch) eine Strafbarkeit wegen Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) bzw. Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315 c StGB) vor.

Verhältnis zu anderen Straftatbeständen zwar keine besondere Bedeutung, können aber den Schuldvorwurf und damit eine Strafbarkeit entfallen lassen.

Das Gesetz kennt darüber hinaus noch den Zustand der verminderten Schuldunfähigkeit nach § 21 StGB. Danach ist die persönliche Vorwerfbarkeit zwar nicht in Gänze aufgehoben, aber auf Grund eines der in § 20 StGB bezeichneten Gründe nur eingeschränkt möglich.[207] Eine Strafbarkeit ist dann zwar weiterhin möglich, das Gesetz ordnet in § 21 StGB allerdings eine fakultative Strafmilderung an, die auf der Ebene der Strafzumessung Bedeutung entfalten kann.

1.6 Teilnahme

Im deutschen Strafrecht können sich nicht nur der:die unmittelbar Handelnde, sondern auch bloße Tatbeteiligte strafbar machen. So bestimmt § 26 StGB, dass eine Strafbarkeit für denjenigen:diejenige in Betracht kommt, der:die eine andere Person zu dessen:deren Straftat bestimmt. Er:sie ist sodann wegen Anstiftung zu dieser Tat zu bestrafen. Nach § 27 StGB ist auch das Hilfeleisten zu einer fremden Tat mit Strafe bedroht (Beihilfe). In beiden Fällen ist allerdings eine *vorsätzliche* und rechtswidrige Haupttat Voraussetzung.[208] Bestimmt[209] also jemand eine:n andere:n zum Führen eines Kraftfahrzeuges in Kenntnis dessen:deren fehlender Fahrerlaubnis, so ist eine Strafbarkeit des Bestimmenden wegen Anstiftung zum Fahren ohne Fahrerlaubnis möglich. Unterstützt, erleichtert oder ermöglicht[210] er:sie ein solches Fahrzeugführen, bleibt die Möglichkeit der Strafbarkeit wegen Beihilfe zum Fahren ohne Fahrerlaubnis. Letzterer Fall wird bspw. angenommen, wenn eine Person, einer anderen Person ohne Fahrerlaubnis die Führung eines Kraftfahrzeuges überlässt, ohne Halter:in des Fahrzeuges zu sein.[211] Selbiges gilt für denjenigen:diejenige, die sich in Kenntnis der fehlenden Erlaubnis zu einem eigens bestimmten Ziel befördern lässt.[212] Ähnliche Konstellationen sind auch in Bezug auf eine Strafbarkeit des Halters:der Halterin als Anknüpfungspunkt denkbar. Derartige Teilnahmestrafbarkeiten kommen hingegen nicht für die Fahrlässigkeitskonstellationen des Fahrzeugführers:der Fahrzeugführerin beziehungsweise des Halters:der Halterin in Betracht.

1.7 Konkurrenzen

Wenn mehrere Straftatbestände erfüllt sind, muss sich damit beschäftigt werden, wie sich diese Straftaten rechtlich zueinander verhalten. Bei dieser Problemlage wird auch von den sog. Konkurrenzen gesprochen.[213] Relevant werden diese insbesondere mit Blick auf die Unterscheidung zwischen Gesetzeskonkurrenz, Tateinheit (§ 52 StGB, vereinfacht gesprochen: es wird anhand der sog. Einsatzstrafe unter Einbeziehung der weiteren Taten die Strafe gebildet) und Tatmehrheit (§ 53 StGB, aus mehreren Strafen wird eine sog. (ggf. nachträgliche) Gesamtstrafe gebildet).

Bevor sich allerdings mit dem Verhältnis des § 21 StVG zu anderen Straftatbeständen auseinandergesetzt werden soll, ist der Blick auf die Konkurrenzlehre *innerhalb* des § 21 StVG zu richten. Da das Führen eines Kraftfahrzeuges ein andauernder Lebenssachverhalt ist (sog. Dauerstraftat),[214] stellt sich in bestimmten Konstellationen die Frage, ob nur eine Tat i.S.d. § 21 StVG vorliegt oder mehrere selbstständige Fahrten ohne Fahrerlaubnis und damit eine

---

[207] Hier geht es also um persönliche Einschränkungen, die in ihrer Wirkung mit Blick auf die Fallkonstellationen des § 20 StGB nicht so stark ins Gewicht fallen, aber dennoch die Einsichtsfähigkeit des Einzelnen einschränken. Mit Blick auf die angesprochenen Rauschmittelintoxikationen schlagen sich diese Grundannahmen in niedrigeren Schwellenwerten nieder. Auch hier sind diese eher wieder als Richt- und nicht als starre Grenzwerte anzusehen. So kann von einer verminderten Schuldfähigkeit i.S.v. § 21 StGB ab einer Blutalkoholintoxikation von 2,0 Promille ausgegangen werden, wobei individuelle Gesichtspunkt selbstverständlich mitzuberücksichtigen sind, vgl. *Roxin/Greco,* AT I, § 20 Rn. 10.

[208] *Kaspar,* AT, § 6 Rn. 59.

[209] Zu den Anforderungen an das "Bestimmen" s. *Rengier,* AT, § 45 Rn. 23 ff.

[210] Allgemein zu den Anforderungen an die Beihilfehandlung *Kaspar,* AT, § 6 Rn. 96 ff.

[211] MüKo StVR/*Weidig*, § 21 StVG Rn. 39.

[212] BayObLG NJW 1982, 1891 (1891).

[213] S. dazu ganz allgemein einführend *Rengier,* AT, § 56 Rn. 2 ff.

[214] *Krumm*, in: SVR 2010, 279 (279 ff.); Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann*, StVR, § 21 StVG Rn. 1.

mehrfache Erfüllung des Tatbestandes im Raum steht. Dies hätte die oben beschriebenen Auswirkungen auf Ebene der Strafzumessung. Grundsätzlich gilt dabei, dass die Straftat erst dann abgeschlossen ist, wenn eine von vornherein geplante Fahrt auf einer längeren Wegstrecke beendet wird. Lediglich kurze Unterbrechungen führen nicht dazu, dass von zwei eigenständigen Straftaten nach § 21 StVG auszugehen ist.[215] Bspw. liegt eine einheitliche Tat vor, wenn der:die Täter:in einen Stopp zum Tanken[216] oder Geld abheben[217] macht. Selbiges gilt, wenn wegen eines Verkehrszeichens gehalten wird.[218] Von mehreren Taten ist allerdings auszugehen, wenn ein:e Täter:in nach einer Polizeikontrolle zunächst von einer Weiterfahrt absieht und erst später einen neuen Tatentschluss fasst und doch wieder das Kraftfahrzeug führt.[219] Dann liegen zwei eigenständige Taten nach § 21 StVG vor, die in Tatmehrheit zueinander stehen.

Im Verhältnis zu anderen Straftaten, die während der nach § 21 StVG bestraften Fahrt begangen werden, besteht Tateinheit gem. § 52 StGB. Beendet ein:e Täter:in die Fahrt, weil er:sie bspw. zu Fuß von einem Unfallort flieht, liegt Tatmehrheit zu eben jener Tat nach § 142 StGB vor. Die Einordnung bedarf jeweils einer Einzelfallbetrachtung und stellt eine Art Vorüberlegung für die konkrete Strafzumessung dar.[220]

1.8 Strafe und Maßregeln

Wird wegen § 21 StVG ermittelt, bestünde zunächst die Möglichkeit, das Verfahren aus Opportunitätsgründen im Ermittlungsverfahren gem. § 153 StPO einzustellen.[221] Im Ermittlungsverfahren kann dies die Staatsanwaltschaft mit der Zustimmung des für die Eröffnung des Hauptverfahrens zuständigen Gerichts bei dem Vorliegen weiterer Voraussetzungen, vgl. § 153 Abs. 1 S. 1 StPO. Diese Einstellungsmöglichkeit besteht, wenn ein Vergehen vorliegt. Vergehen sind rechtswidrige Taten, die im Mindestmaß mit einer geringeren Freiheitsstrafe als einem Jahr oder die mit Geldstrafe bedroht sind, vgl. § 12 Abs. 2 StGB. Dies ist bei § 21 StVG der Fall. Darüber hinaus müsste die Schuld als gering anzusehen sein, welche allerdings nicht nachgewiesen werden muss („wenn die Schuld des Täters als gering anzusehen *wäre* […]“, vgl. § 153 Abs. 1 S. 1 StPO). Nach herrschender Meinung ist die Schuld gering, wenn sie im Vergleich mit Vergehen gleicher Art nicht unerheblich unter dem Durchschnitt liegt.[222] Zudem muss ein öffentliches Verfolgungsinteresse fehlen. Bei dieser Frage sind die Strafzwecke der Spezial- und Generalprävention im Einzelfall zu untersuchen, welche ein Verfolgungsinteresse begründen können.[223] Gem. § 153 Abs. 2 StPO besteht zudem die Möglichkeit, dass das Verfahren auch noch nach der Klageerhebung eingestellt werden kann. Das Gericht kann dies in jeder Lage des Verfahrens unter den Voraussetzungen des § 153 Abs. 1 StPO mit Zustimmung der Staatsanwaltschaft und des Angeschuldigten tun, vgl. § 153 Abs. 2 S. 1 StPO.

Darüber hinaus besteht die weitere Möglichkeit, die Tat nach § 153a StPO einzustellen.[224] Diese Option kommt in Betracht, wenn ebenfalls ein Vergehen vorliegt, die Schwere der Schuld einer Einstellung nicht entgegensteht und das grundsätzlich bestehende öffentliche Verfolgungsinteresse durch die auferlegten Auflagen und Weisungen (nicht abschließende Aufzählung in § 153a Abs. 1 S. 2 StPO) beseitigt wird. Auch hier besteht die Möglichkeit das Verfahren einmal im Stadium der Ermittlungen und nach Erhebung der Klage einzustellen, vgl. § 153a Abs. 1 und Abs. 2 StPO. Im Vergleich zu § 153 StPO muss der Tatverdacht bei § 153a StPO aufgrund der zu verhängenden Auflagen und Weisungen einen höheren Grad erreicht haben.[225]

---

[215] MüKo StVR/*Weidig*, § 21 StVG Rn. 40; zum Teil auch bei längeren Unterbrechungen noch von einer einheitlichen Fahrt ausgehend, sofern die Weiterfahrt von Anfang an geplant war Hentschel/König/Dauer/*König*, StVR, § 21 StVG Rn. 25.

[216] BGH DAR 2010, 273 (273); BGH DAR 2004, 229 (229 f.).

[217] BGH BeckRS 2010, 27041.

[218] OLG Naumburg JMBl LSA 1997, 131 (131).

[219] AG Lüdinghausen NZV 2010, 365 (365).

[220] Ein Überblick dazu bei MüKo StVR/*Weidig*, § 21 StVG Rn. 42 ff.; ebenso bei NK-GVR/*Kerkmann*, § 21 StVG Rn. 74 ff.

[221] LG Offenburg NZV 2019, 589 (593); Hentschel/König/Dauer/*König*, StVR, § 21 StVG Rn. 13.

[222] BeckOK StPO/*Beukelmann*, § 153 StPO Rn. 12.

[223] BeckOK StPO/*Beukelmann*, § 153 StPO Rn. 20

[224] Diese Möglichkeit besteht auch bei leichten und mittel schweren Verkehrsstraftaten, s. BeckOK StPO/*Beukelmann*, § 153a StPO Rn. 13.

[225] BeckOK StPO/*Beukelmann*, § 153a StPO Rn. 14.

Im Bereich des Jugendstrafrechts (und oft sind es bei § 21 StVG auch die entsprechenden Altersgruppen, die die Tatbestände verwirklichen, s. dazu auch sogleich unter I.) existieren besondere (weitere) Einstellungsmöglichkeiten nach § 45 JGG (durch die Staatsanwaltschaft) bzw. § 47 JGG (durch das Gericht).

Wird das Ermittlungsverfahren oder das Verfahren nach Klageerhebung nicht eingestellt, liegen der objektive und subjektive Tatbestand vor, ist die Tat nicht gerechtfertigt oder entschuldigt, folgt eine Strafe.

Diese kann entweder im Strafbefehlsverfahren festgesetzt oder nach Anklage im Rahmen einer Hauptverhandlung verhängt werden. In einem Strafbefehlsverfahren werden in einem Verfahren vor dem:der Strafrichter:in oder in Verfahren, die zur Zuständigkeit des Schöffengerichts gehören, bei Vergehen auf schriftlichen Antrag der Staatsanwaltschaft die Rechtsfolgen der Tat durch schriftlichen Strafbefehl ohne Hauptverhandlung festgesetzt, vgl. § 407 Abs. 1 S. 1 StPO.[226] Die Staatsanwaltschaft stellt diesen Antrag, wenn sie nach dem Ergebnis der Ermittlungen eine Hauptverhandlung nicht für erforderlich erachtet, vgl. § 407 Abs. 1 S. 2 StPO.

Jugendstrafrechtliche Besonderheiten

Es bestehen zwar keine besonderen Altersgrenzen für eine Straftat nach § 21 StVG, jedoch ist auf die allgemeinen Vorschriften und insbesondere das JGG zu verweisen. Gem. § 19 StGB ist eine Person unter vierzehn Jahren als Kind einzuordnen und damit schuldunfähig. Insofern kann das in § 21 StVG beschriebene Unrecht auch von solchen Personen verwirklicht werden. Eine Bestrafung findet jedoch nicht statt.[227] Ist eine Person zwischen vierzehn und achtzehn Jahren alt, so ist sie gem. § 1 Abs. 2 JGG als Jugendliche:r einzuordnen. Dann findet gem. § 1 Abs. 1 JGG das JGG Anwendung, was insbesondere strafprozessuale und sanktionsrechtliche Bedeutung hat. So ist gem. § 2 Abs. 1 S. 1 JGG die Anwendung des Jugendstrafrechts darauf ausgerichtet, einer erneuten Straffälligkeit eben jener Personen entgegenzuwirken. Bei der Erreichung dieses Ziels soll sich insbesondere am Erziehungsgedanken orientiert werden, vgl. § 2 Abs. 1 S. 2 JGG.[228] Selbiges gilt gem. § 1 Abs. 1 JGG für Heranwachsende. Als solche:r ist eine Person zu verstehen, die bei der Tat achtzehn, aber noch nicht einundzwanzig Jahre alt ist, vgl. § 1 Abs. 2 JGG. Hier findet sich in § 105 JGG eine weitere Einschränkung. So sind die Vorschriften des JGG nur anzuwenden, wenn der:die Heranwachsende einem Jugendlichen nach geistiger und sittlicher Entwicklung gleichstand (vgl. § 105 Abs. 1 Nr. 1 JGG) oder aber eine sog. jugendtypische Verfehlung vorliegt, vgl. § 105 Abs. 1 Nr. 2 JGG.[229] Gerade in Bezug auf letzteren Aspekt ist festzustellen, dass sofern der Deliktbegehung ein Selbstbestätigungs- und Selbstdarstellungsaspekt zu Grunde liegt, ein zu fordernder jugendtypischer Umstand in der Regel bejaht wird.[230] Da derartige Faktoren mit vielen Verkehrsdelikten – so wohl auch § 21 StVG – im Zusammenhang stehen,[231] wird eine regelmäßige Anwendung des JGG im Bereich der Heranwachsenden zu erwarten sein, wobei es hier starke regionale Orientierungen und Usancen der Justizpraxis gibt.[232]

Strafrahmen Abs. 1 und Abs. 2

§ 21 Abs. 1 StVG sieht einen Strafrahmen von einer Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder eine Geldstrafe vor, Abs. 2 hingegen Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder eine Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen.

Der unterschiedliche Strafrahmen wird dadurch begründet werden, dass die Handlungen in § 21 Abs. 1 StVG an die Fahrerlaubnis anknüpfen und vorsätzlich begangen werden müssen, die Handlungen in Abs. 2 können hingegen auch fahrlässig begangen werden und knüpfen lediglich an den Führerschein an.[233]

---

[226] BeckOK StPO/*Temming*, § 407 StPO Rn. 1 ff.; KK-StPO/*Maur*, § 407 StPO Rn. 1; MüKo StPO/*Eckstein*, § 407 StPO Rn. 1

[227] MüKo StGB/*Streng*, § 19 StGB Rn. 8.

[228] Dazu genauer bei *Ostendorf/Drenkhahn,* Jugendstrafrecht, Rn. 50 ff; zu den möglichen Sanktionen unter Rn. 172 ff.

[229] Zu den jeweiligen Kriterien eingehend MüKo StGB/*Laue,* § 105 JGG Rn. 12 ff.

[230] Eisenberg/Kölbel/*Kölbel*, § 105 JGG Rn. 46.

[231] Sich jugendtypischem Fehlverhalten im Straßenverkehr eingehend widmend *Kühn,* in: NK 2008, 129 (129 ff.); AG Lübeck StV 2013, 759 (760).

[232] *Meier,* in: Meier/Bannenberg/Höffler, Jugendstrafrecht, § 3 Rn. 37 f., § 5 Rn. 27.

[233] BeckOK StVR/*Bollacher*, § 21 StVG Rn. 77; MüKo StVR/*Weidig*, § 21 StVG Rn. 28; NK-GVR/*Kerkmann*, § 21 StVG Rn. 47.

Strafzumessung

Die Strafzumessung richtet sich nach allgemeinen Grundsätzen, also § 46 StGB. Im Rahmen einer schuldangemessenen Strafe wird der Nutzen der Strafe aus spezialpräventiver und generalpräventiver Sicht beurteilt.[234]

Zunächst erfolgt eine Einordnung in den gesetzlichen Strafrahmen, innerhalb welchem gedanklich ein Schuldrahmen zwischen einer schon und einer noch schuldangemessenen Strafe gebildet wird, sodass letztlich die Strafart und die Strafhöhe innerhalb dieses Schuldrahmes festgelegt werden können.[235]

In den Urteilsgründen müssen die Gesamtumstände so weit wie möglich gewürdigt werden.[236] Wichtige Kriterien sind dabei Dauer und Länge der bereits zurückgelegten und noch beabsichtigten Fahrstrecke, Verkehrsbedeutung der befahrenen Straße sowie der Anlass bzw. Motivation zu der Fahrt.[237] Die Höchststrafe kommt nur in Ausnahmefällen in Betracht, wenn keine positiven Umstände ersichtlich sind.[238] Gem. § 46 Abs. 3 StGB dürfen Umstände, die schon Merkmale des gesetzlichen Tatbestandes sind, bei der Strafzumessung nicht berücksichtigt werden (Doppelverwertungsverbot). Dies führt dazu, dass die abstrakte Fremdgefährdung des Fahrens ohne Fahrerlaubnis kein erschwerender zulässiger Strafzumessungsgrund ist, da diese abstrakte Gefahr bereits im Tatbestand enthalten ist.[239]

Die konkrete Strafzumessung ist einzelfallabhängig, sodass allgemein gültige Ausführungen nur begrenzt und aufgrund bestehender Rechtsprechung und der dort entschiedenen Einzelfälle getätigt werden können. So wurde entschieden, dass bei einer Verurteilung wegen eines Verstoßes gegen § 21 StVG dem:der Angeklagten nicht strafschärfend angelastet werden kann, dass er:sie die Fahrt aus Bequemlichkeitsgründen durchgeführt hat.[240] Zudem wurde entschieden, dass im Fall eines vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis die strafschärfende Erwägung, der:die Angeklagte habe anlässlich mehrfachen Parkens und Startens die Möglichkeit gehabt, seine:ihre Handlungsweise zu überdenken, gegen § 46 Abs. 3 StGB verstößt, da ihm:ihr damit zur Last gelegt wird, die Tat nicht abgebrochen, sondern im vorliegenden Umfang begangen zu haben.[241] Als Nebenstrafe kommt auch ein Fahrverbot gem. § 44 StGB in Betracht, von welchem auch nicht erlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge umfasst wären.[242]

Erfolgt eine Sanktionierung nach Jugendstrafrecht, so eröffnet das Jugendstrafrecht nicht nur für den Fall einer Einstellung eine größere Varianz, sondern auch für den Fall der Verurteilung: Im Jugendstrafrecht gibt es: Erziehungsmaßregeln (§§ 9ff. JGG), Zuchtmittel (§§ 13 ff.) und Jugendstrafe (§§ 17f. JGG), die üblichen Strafrahmen gelten nicht. Zentral im Jugendstrafrecht ist der Erziehungsgedanke, also spezialpräventive Gesichtspunkte. Die übrigen Grundsätze der Strafzumessung aus dem Erwachsenenstrafrecht sind modifiziert (insbesondere sind generalpräventive Erwägungen stark zurückgedrängt[243]).[244]

Insbesondere die Weisungen (§ 10 Abs. 1 JGG, als Erziehungsmaßregeln) bieten die Möglichkeit, eine individuell passende Lösung zu finden, da der dortige Katalog nicht abschließend ist, so dass der:die Richter:in den individuellen Bedarf an Einwirkung möglichst passgenau ermitteln kann und auch soll. Bei einigen Vergehen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis durch Jugendliche und Heranwachsende findet sich die Konstellation, dass eine sehr große „Begeisterung“ für das Fahren vorzufinden ist, und das Erwischtwerden auch zu einem negativen Labeling führen kann: Verschuldung durch Geldauflagen (§ 15 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 2 JGG) oder Stigmatisierung durch Arrest (§ 16 JGG, beides sog. Zuchtmittel). Gerade in Fällen, in denen eine Art „Sucht nach Autofahren“ vorzufinden ist,

---

[234] MüKo StGB/*Maier*, § 46 StGB Rn. 57 ff.

[235] Dieses Vorgehen entspricht der sog. „Spielraumtheorie“ der Rspr., s. BeckOK StGB/*v. Heintschel-Heinegg*, § 46 StGB Rn. 6; Matt/Renzikowski/*Bußmann*, § 46 StGB Rn. 7; MüKo StGB/*Maier*, § 46 StGB Rn. 199 ff.; Schönke/Schröder/*Kinzig*, § 46 StGB Rn. 5.

[236] MüKo StVR/*Weidig*, § 21 StVG Rn. 48.

[237] OLG Köln BeckRS 2014, 120754.

[238] OLG Hamm BeckRS 2000, 30150474; Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann*, StVR, § 21 StVG Rn. 51.

[239] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann*, StVR, § 21 StVG Rn. 51; MüKo StVR/*Weidig*, § 21 StVG Rn. 49.

[240] OLG Hamm BeckRS 2020, 34726.

[241] BGH BeckRS 2020, 28809.

[242] BeckOK StVR/*Bollacher*, § 21 StVG Rn. 79.

[243] Grundlegend dazu *Kaspar*, in: FS Schöch, S. 209 ff.

[244] *Rössner/Bannenberg,* in: Meier/Bannenberg/Höffler, Jugendstrafrecht, § 1 Rn. 14 ff.

könnte die Situation oft durch die Weisung „Erwerben Sie die Fahrerlaubnis!“ aufgelöst werden, wenn die:der Täter:in schon das erforderliche Alter zum Erwerb der Fahrerlaubnis aufweisen und keine Sperrfristen oder sonstige Hindernisse bestehen. Daneben kann freilich die Teilnahme am Verkehrsunterricht (§ 10 Abs. 1 S. 2 Nr. 9 JGG) angeordnet werden. Allerdings fehlt dieses praktische Denken, das Kriminalisierungskreisläufe durchbrechen könnte, teilweise in der Praxis; hier wird das Gewicht des Erziehungsgedankens im Jugendstrafrecht verkannt und zu stark auf das im Erwachsenenstrafrecht sehr dominante Schuld-Vergeltungs-Denken fokussiert.

Entzug des Kraftfahrzeuges nach § 21 Abs. 3 StVG

In den Fällen des § 21 Abs. 1 StVG kann das Kraftfahrzeug, auf das sich die Tat bezieht, eingezogen werden, vgl. § 21 Abs. 3 StVG. Diese Rechtsfolge ist in drei Situationen möglich,[245] diese werden ausdrücklich in § 21 Abs. 3 Nr. 1 - 3 StVG genannt: wenn der:die Täter:in das Fahrzeug geführt hat, obwohl ihm:ihr die Fahrerlaubnis entzogen oder das Führen des Fahrzeugs nach § 44 StGB oder nach § 25 StVG verboten war, oder obwohl eine Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB angeordnet war. Ebenfalls ist die Einziehung möglich, wenn der:die Täter:in als Halter:in des Fahrzeugs angeordnet oder zugelassen hat, dass jemand das Fahrzeug führte, dem:der die Fahrerlaubnis entzogen oder das Führen des Fahrzeugs nach § 44 StGB oder nach § 25 StVG verboten war, oder gegen den eine Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB angeordnet war. Die dritte Situation zur Entziehung des Kraftfahrzeugs ist die, dass der:die Täter:in in den letzten drei Jahren vor der Tat schon einmal wegen einer Tat nach § 21 Abs. 1 StVG verurteilt worden ist.

Bei der Möglichkeit der Einziehung nach § 21 Abs. 3 StVG kann es sich je nach den gegebenen Umständen um eine Nebenstrafe oder um eine Sicherungsmaßnahme handeln.[246] Der Wert des Kraftfahrzeuges ist bei der Strafzumessung aufgrund des Nebenstrafencharakters zu beachten.[247]

Bei der Einziehung des Kraftfahrzeugs, welche im Ermessen des Gerichts steht („*kann*“), ist insbesondere auf die Verhältnismäßigkeit zu achten.[248] Diese wurde bei zwei vorsätzlichen Taten des § 21 StVG, welche mit einer Freiheitsstrafe bestraft wurden, in Bezug auf die zusätzliche nicht existenzbedrohende Einziehung des Tatfahrzeuges, welches einen Wert von 14.000 € hat, als gewahrt angesehen.[249]

Maßregeln

Liegt eine rechtswidrige Tat vor, kann zudem auch die Fahrerlaubnis gem. §§ 69 ff. StGB entzogen oder eine isolierte Sperrfrist, bei welcher keine Fahrerlaubnis für den festgelegten Zeitraum erlangt werden kann (sechs Monate bis zu fünf Jahre, vgl. § 69a Abs. 1 S. 1 StGB), verhängt werden.[250] Bei der Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. der Sperre handelt es sich um keine Strafe, sondern um eine Maßregel der Besserung und Sicherung, welche ein rein präventives Instrument zum Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs darstellt.[251]

Als typisches Verkehrsdelikt kann das Verwirklichen des Tatbestands des Fahrens ohne Fahrerlaubnis auf die fehlende Eignung im Sinne der §§ 69 Abs. 1 S. 1, 69a Abs. 1 S. 3 StGB hindeuten; trotz dessen muss die Entziehung bzw. die Sperrfrist im Einzelfall begründet werden[252], da eben auch andere Konstellationen denkbar sind (gerade bei jugendtypischen Taten, s. dazu oben).

---

[245] Die Einziehung ist eine verfassungsrechtlich unbedenkliche Schrankenbestimmung für Eingriffe in von Art. 14 I 1 GG geschützte Grundrechtspositionen, BVerfG NJW 1996, 246 (247).

[246] BGH NStZ 1985, 362 (362); OLG München NJW 1982, 2330 (2331); KG NZV 2009, 407 (407); Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann*, StVR, § 21 StVG Rn. 45; NK-GVR/*Kerkmann,* § 21 StVG Rn. 71; MüKo StVR/*Weidig*, § 21 StVG Rn. 37.

[247] BGH NStZ-RR 2019, 209 (209); BGH NStZ 2018, 526 (526); BGH NStZ 1985, 362 (362); BGH NJW 1983, 2710 (2710); NK-GVR/*Kerkmann,* § 21 StVG Rn. 73.

[248] Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann*, StVR, § 21 StVG Rn. 43; Hentschel/König/Dauer/*König*, StVR, § 21 StVG Rn. 24; NK-GVR/*Kerkmann,* § 21 StVG Rn. 73; MüKo StVR/*Weidig*, § 21 StVG Rn. 37.

[249] OLG Nürnberg DAR 2007, 530 (530); Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/*Hühnermann*, StVR, § 21 StVG Rn. 44.

[250] BeckOK StVR/*Bollacher*, § 21 StVG Rn. 79.

[251] BeckOK StGB/*Heuchemer*, § 69 StGB Rn. 1.

[252] BGH BeckRS 2016, 20995; BGH BeckRS 2015, 2709; BGH BeckRS 2006, 11083; Dass das Vorliegen von § 21 nicht immer eine Entziehung der Fahrerlaubnis oder eine Sperrfrist begründet, zeigt folgender Einzelfall, bei welchem ein wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis Angeklagter nach der Tat eine

1.9 Übersicht möglicher Fallgestaltungen

Die Betrachtung des § 21 StVG hat ergeben, dass es zahlreiche mögliche Fallkonstellationen gibt, wie Abbildung 1 veranschaulicht, in denen sich Personen wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis strafbar machen können. Taugliches Tatobjekt ist in allen Fallgestaltungen ein erlaubnispflichtiges Kraftfahrzeug. Als Täter:innen kommen sowohl Fahrzeugführer:innen als auch Fahrzeughalter:innen in Betracht.

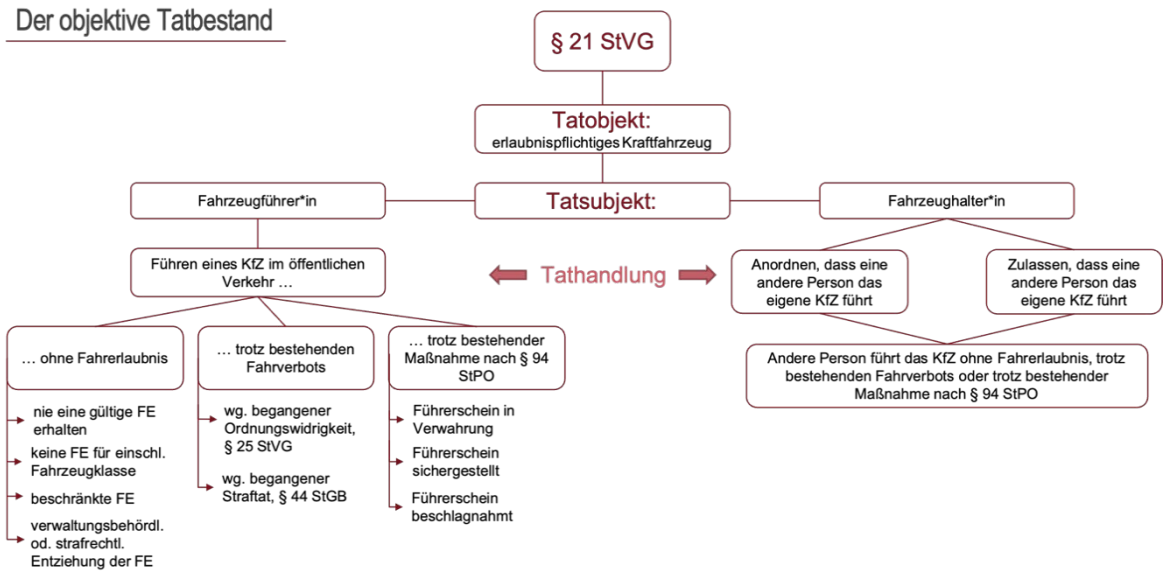


Abbildung 1: Übersicht des objektiven Tatbestandes

Das bloße Führen eines Kraftfahrzeuges ist sodann mit Strafe bedroht, wenn es im öffentlichen Verkehr stattfindet und die betreffende Person entweder keine Fahrerlaubnis hat, einem bestehenden Fahrverbot nach § 25 StVG oder § 44 StGB unterliegt oder aber der Führerschein nach § 94 StPO in Verwahrung genommen, sichergestellt oder beschlagnahmt wurde. Das Fehlen einer Fahrerlaubnis lässt sich dabei aus verschiedenen Umständen ableiten. So können potenzielle Täter:innen nie eine gültige Fahrerlaubnis erworben haben, eine in Deutschland nicht gültige Fahrerlaubnis besitzen, eine Fahrerlaubnis haben, die nicht für die einschlägige Fahrzeugklasse gilt oder beschränkt ist. Eine Fahrerlaubnis fehlt außerdem, sofern es zu einer verwaltungsbehördlichen oder strafrechtlichen Entziehung derselben gekommen ist. Die Strafbarkeit von Fahrzeughalter:innen knüpft wiederum an die beschriebenen Konstellationen der Fahrzeugführer:innen an. So ist das Anordnen oder Zulassen einer von diesen begangenen Taten nach § 21 StVG mit Strafe bedroht.

neue Fahrerlaubnis erwarb. Durch nachfolgender mehr als 3-monatiger unbeanstandeter Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr ist der sich eigentlich aus der Tat ergebende Eignungsmangel weggefallen. Allerdings kommt dann ein Fahrverbot gem. § 44 StGB in Betracht, AG Lüdinghausen NZV 2011, 102 (102).



Abbildung 2: Übersicht der sonstigen Voraussetzungen für das Fahren ohne Fahrerlaubnis

Für sämtliche Strafbarkeitskonstellationen ist sowohl vorsätzliches als auch fahrlässiges Handeln ausreichend (Abbildung 2). Im Rahmen der obligatorischen Rechtswidrigkeits- und Schuldprüfung ist auf Rechtfertigungs-, Entschuldigungs- und Schuldausschließungsgründe zu achten, die eine Strafbarkeit unter Umständen ausschließen können.

Die besondere Herausforderung ist, eine unter spezialpräventiven Gesichtspunkten passende Sanktionierung zu finden; eine Stigmatisierung gerade durch die Sanktionierung insbesondere jugendlicher Täter:innen ist zu vermeiden, geschieht in der Praxis jedoch durchaus.

2 Hellfeldanalyse (AP2)

Im Folgenden wird zur Übersicht die Analyse des Hellfeldes, also verschiedene Register, vorgestellt, die die Verurteilung bzw. Anklage hinsichtlich des Fahrens ohne Fahrerlaubnis (FoF) dokumentieren. Ergänzend wird der aktuelle Forschungsstand mit Fokus auf verschiedene demographische, sozioökonomische Faktoren wie auch auf verschiedene Umstände, in denen das Fahren ohne Fahrerlaubnis international analysiert wurde, dargestellt.

2.1 Forschungsstand

Mithilfe von Datenbanken wie Scopus, Web of Science sowie Krim-Lit wurde eine umfassende Literaturrecherche hinsichtlich des Straftatbestandes Fahren ohne Fahrerlaubnis durchgeführt. Zunächst wurde sich eine Übersicht über den aktuellen Forschungsstand des erwähnten Straftatbestandes verschafft. Hier konnten folgende Schwerpunkte ausgemacht werden: Unfälle in Zusammenhang mit Fahren ohne Fahrerlaubnis, riskante Verhaltensweisen und Risikofaktoren, Geschlechterunterschiede sowie das Alter von Täter:innen. Weiterhin wird das Fahren ohne Fahrerlaubnis in Zusammenhang mit Straßenverkehrsdelinquenz und kriminellen Handlungen außerhalb des Straßenverkehrs thematisiert.

Unfälle

Dem Fahren ohne Fahrerlaubnis wird im Gegensatz zu Menschen, die mit einer (gültigen) Fahrerlaubnis fahren, ein erhöhtes Unfallrisiko zugeschrieben (Baldock et al., 2013; Bingham, 2010; DeYoung et al., 1997; Martín-delosReyes et al., 2021; Sagberg, 2018). In einer Untersuchung von Martín-delosReyes et al. (2021) wurden Daten aus dem

spanischen Unfallregister (2014–2017) analysiert und es wurde gezeigt, dass Fahrer:innen ohne gültige Fahrerlaubnis, besonders jene, die nie eine besaßen, signifikant häufiger in Unfälle verwickelt waren als Personen mit einer gültigen Fahrerlaubnis. Diese Häufung wurde durch ein riskantes Fahrverhalten erklärt. Die Studie von Blows et al. (2005) zeigte ebenfalls, dass das Unfallrisiko ohne gültige Fahrerlaubnis besonders bei jüngeren und männlichen Fahrern erhöht sei. Die in Auckland, Neuseeland durchgeführte Studie stellte außerdem fest, dass Fahrer:innen ohne gültige Fahrerlaubnis ein dreimal so hohes Unfallrisiko haben wie solche mit einer gültigen Fahrerlaubnis. Der Zusammenhang könnte jedoch durch zusätzliche Risikofaktoren wie nächtliches Fahren oder Trunkenheit am Steuer beeinflusst sein, ähnlich wie von Martin-delosReyes et al. (2021) beschrieben. Eine weitere Studie mit Daten aus den USA und Schweden (Bingham, 2010) zeigte, dass junge Fahrer:innen ohne Fahrerlaubnis bzw. mit Fahrverbot ein erhöhtes Unfallrisiko haben, insbesondere bei niedrigem sozioökonomischen Status. Ob das erhöhte Risiko direkt mit der fehlenden Fahrerlaubnis zusammenhängt oder eher auf riskantes Verhalten wie Trunkenheit am Steuer oder das Nichttragen eines Sicherheitsgurts zurückzuführen ist, bleibt unklar. Allerdings scheint auffälliges und riskantes Fahrverhalten insgesamt mit einem höheren Unfallrisiko verbunden zu sein.

Die Studie von Møller und Janstrup (2021) analysierte Unfalldaten dänischer 17-Jähriger Fahrer:innen und fand, dass nach Einführung des begleiteten Fahrens ab 17 Jahren die Unfallbeteiligung bei Jugendlichen ab 17 mit Fahrerlaubnis wie auch ohne Fahrerlaubnis leicht anstieg. Dabei wurde festgestellt, dass männliche Fahrer, erhöhte Geschwindigkeit und Fahren unter Alkoholeinfluss Unfälle bei nicht vorhandenen Fahrerlaubnissen beeinflussten.

Wie aufgezeigt, scheint das Fahren ohne Fahrerlaubnis, insbesondere bei jüngeren Fahrer:innen, in Zusammenhang mit einem erhöhten Unfallrisiko zu stehen. Ältere Studien weisen zudem daraufhin, dass Fahrer:innen ohne Fahrerlaubnis im Vergleich mit Personen mit gültiger Fahrerlaubnis ein doppeltes Risiko haben, in schweren Unfällen mit Verletzten oder Todesopfern involviert zu sein (AAA Foundation for Traffic Safety, 2000; Watson, 2003). Dies wurde vor allem bei Personen festgestellt, die entweder nie eine Fahrerlaubnis besaßen, keine für das entsprechende Kfz erworben hatten, oder deren Fahrerlaubnis entzogen oder die mit einem Fahrverbot belegt waren.

Eine Analyse von Daten aus Ohio (2018–2019) ergab, dass junge Fahranfänger:innen mit „Behind-the-Wheel-Training“ weniger Unfälle hatten als jene ohne dieses Training, was auf einen Zusammenhang zwischen Fahrerfahrung und geringerem Unfallrisiko hindeutet (Walshe et al., 2022). Auch andere Studien weisen darauf hin, dass Fahrerfahrung das Unfallrisiko senken kann, insbesondere in Abhängigkeit von Alter und Risiko (AAA Foundation for Traffic Safety, 2000; Baldock et al., 2013; Martín-delosReyes et al., 2021).

Es ist zu beachten, dass Studien zu Fahren ohne Fahrerlaubnis stark von der Genauigkeit und Vollständigkeit der registrierten Daten abhängig sind, die den exakten Status der Fahrerlaubnis nicht immer eindeutig erfassen. Zudem können solche Daten durch eine selektive Überrepräsentation von Fahrer:innen ohne Fahrerlaubnis bei bestimmten Unfällen das Bild verzerren. Daten, die im Zusammenhang mit Unfällen erhoben werden, bieten lediglich einen eingeschränkten Kontext und erschweren umfassendere Rückschlüsse. Des Weiteren besteht bei Befragungen die Gefahr sozial erwünschter Antworten, insbesondere bei Fragen zu Straftaten und delinquentem Verhalten. Verschiedene regionale Kontexte und die damit verbundenen gesetzlichen Rahmenbedingungen der Studien erschweren die Vergleichbarkeit und die Interpretation der Ergebnisse. Unklar bleibt auch, ob das erhöhte Unfallrisiko direkt mit der fehlenden Fahrerlaubnis zusammenhängt oder eher durch Faktoren wie Trunkenheit, Geschwindigkeitsübertretungen, riskantes Fahrverhalten und geringe Fahrerfahrung bedingt ist. Daten des statistischen Bundesamts zeigen, dass unter den 45.719 Personen, die 2021 wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis in Deutschland verurteilt wurden, nur 3.9% (1769) in einen Unfall verwickelt waren. Die Datenerhebung von Unfällen mit Personen ohne gültige Fahrerlaubnis kann durch einen „Halo-Effekt“ beeinflusst werden, bei dem Polizist:innen eher Schuld zusprechen, wenn keine Fahrerlaubnis vorliegt (Martín-delosReyes et al., 2021). Obwohl das Unfallrisiko bei diesen Personen als hoch gilt, handelt es sich um ein seltenes, aber schwerwiegendes Phänomen („High-risk – low frequency“), bei dem zusätzliche Risikofaktoren zum Zeitpunkt des Unfalls oft eine Rolle spielen (Martín-delosReyes et al., 2021; Watson, 2003, 2004).

Risikofaktoren

Wie im vorherigen Kapitel angedeutet wurde, scheinen bestimmte Risikofaktoren im Zusammenhang mit Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbots zu stehen. Im Weiteren sollen einige der Risikofaktoren näher skizziert und erläutert werden.

Eine Untersuchung basierend auf Unfalldaten aus Taiwan (Liu et al., 2023) zeigte, dass Motorradfahrer:innen bereits mit geringer Blutalkoholkonzentration eine fünfmal höhere Wahrscheinlichkeit aufzeigten ohne Fahrerlaubnis zu fahren als nüchterne Personen. Zudem besteht ein Zusammenhang zwischen Trunkenheit am Steuer, dem Nichttragen eines Helms und Unfällen, bei denen die Fahrer von der Straße abkommen. Eine frühere Studie von Watson (2003) fand, dass Alkoholabhängigkeit zwar keinen direkten Zusammenhang mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis hat, aber möglicherweise zum Entzug der Fahrerlaubnis führen kann, was indirekt das Risiko ohne Fahrerlaubnis zu fahren erhöht.

Des Weiteren zeigten Studien, dass Personen, die ohne Fahrerlaubnis fahren beim Motorradfahren häufiger keinen Helm tragen und beim Autofahren seltener den Sicherheitsgurt anlegen (Liu et al., 2023; Fu et al., 2012). Das Fehlen von Sicherheitsvorkehrungen wird als ein möglicher Grund für schwerere Unfälle betrachtet und häufig mit Alkohol- oder Drogeneinfluss in Verbindung gebracht (Høye, 2020; Martín-delosReyes et al., 2021, Watson, 2003).

Ein weiterer möglicher Risikofaktor, der aber bislang noch nicht im Kontext von Fahren ohne Fahrerlaubnis systematisch untersucht wurde, ist „Texting while Driving“. Das Benutzen eines Handys während der Fahrt ist unter jungen Fahrer:innen mit einer entsprechenden Fahrerlaubnis weit verbreitet (Li et al., 2018; Nemme & White, 2010), und gilt als Risikofaktor für sicheres Fahren (Romer et al., 2014).

Auch bestimmte Fahrstile können als Risikofaktoren für Unfälle betrachtet werden. Eine kanadische Studie mit Studierenden zeigte, dass Sensation Seeking[253] positiv mit riskantem Verhalten wie schnellem Fahren, Trunkenheit am Steuer und aggressivem Fahren zusammenhängt (Jonah et al., 2001). Wie oben erläutert, haben junge Fahrer:innen eine Tendenz zum Sensation Seeking. Dies könnte erklären, warum junge Fahrer:innen ohne Fahrerlaubnis ein höheres Unfallrisiko haben, obwohl unklar bleibt, ob das Sensation Seeking das Fahren ohne Fahrerlaubnis motiviert oder das riskante Verhalten zur Entdeckung der fehlenden Fahrerlaubnis führt.

Zudem ist besonders bei jüngeren Personen nächtliches Fahren mit einem erhöhten Unfallrisiko verbunden, insbesondere bei denen, die ohne gültige Fahrerlaubnis unterwegs sind (Hasselberg & Laflamme, 2009). Studien weisen zudem auf einen Zusammenhang mit Trunkenheit am Steuer hin, was das Unfallrisiko in dieser Gruppe weiter erhöhen könnte (Hanna et al., 2010; Watson, 2003).

Auch Geschwindigkeitsübertretungen sind ein Risikofaktor, der oft mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. Fahren trotz Fahrverbots in Verbindung gebracht wird, und besonders bei jüngeren Fahrer:innen auftritt (Watson, 2003; Høye, 2020). Eine Analyse norwegischer Daten von Høye (2020) zeigte, dass Speeding (schnelles Fahren) häufig zusammen mit Alkohol- oder Drogeneinfluss auftritt. Der Zusammenhang zwischen Fahren ohne Fahrerlaubnis und Speeding wird jedoch weniger stark, wenn weitere Faktoren wie Substanzgebrauch berücksichtigt werden, was darauf hindeutet, dass Speeding eher Teil eines allgemeinen riskanten Verhaltens ist.

Studien zeigten weiter, dass auch Mitfahrer:innen bei Fahrer:innen ohne gültige Fahrerlaubnis seltener angeschnallt sind. Zudem können Mitfahrer:innen riskantes Verhalten fördern, wobei insbesondere männliche Mitfahrer eher dazu neigen, riskantes Fahren bei weiblichen und männlichen Fahrer:innen zu ermutigen (Romer et al., 2014).

Geschlecht

Wie erwähnt, scheint das Geschlecht eine Rolle bei dem Fahren ohne Fahrerlaubnis zu spielen. Studien zeigten, dass männliche Fahrer ein fast doppelt so hohes Unfallrisiko haben wie weibliche, was unter anderem auf das aggressivere Fahrverhalten von Männern in Anwesenheit von Mitfahrer:innen zurückzuführen sein könnte (Monárrez-Espino et al., 2006; Romer et al., 2014). Zudem zeigen Männer häufiger delinquentes Verhalten wie Trunkenheit am Steuer und scheinen generell eine stärkere Verbindung zwischen Sensation Seeking und delinquentem Verhalten zu zeigen als Frauen (Bacon et al., 2014). Ihr vermehrtes Sensation Seeking, höhere Risikobereitschaft und schlechtere Risikowahrnehmung erhöhen auch das Unfallrisiko (Cullen et al., 2021). So wird vermutet, dass Frauen Risiken ähnlich wahrnehmen wie Männer, jedoch deren Konsequenzen anders bewerten. Es wird jedoch auch von einem Trend berichtet, der aufzeigt, dass Frauen immer häufiger zu risikoreichem Verhalten

[253] „A trait defined by the seeking of varied, novel, complex, and intense sensations and experiences, and the willingness to take physical, social, legal, and financial risks for the sake of such experience“ (Zuckerman, M. 1994, Behavioral expressions and biosaocial bases of sensation seeking. New York: Cambridge University Press.)

tendieren, was sich in einer erhöhten Unfallrate bei jungen Fahrerinnen unter Alkoholeinfluss zeigt (Cullen et. al.,2021).

Zudem zeigen sich geschlechtsspezifische Unterschiede in der Adaptation von Einstellungen und Normen des sozialen Umfelds was sich auch auf das (Fahr-) Verhalten auswirken kann. In einer Studie mit der israelischen jungen Bevölkerung von Gesser-Edelsburg et al. (2018) wurde herausgestellt, dass die Hauptdeterminanten für das Fahren ohne Fahrerlaubnis subjektive Normen der Jugendlichen sind, die von den Einstellungen der Eltern geprägt werden. Während Normen, welche riskante Fahrverhaltensweisen fördern, einen größeren Einfluss auf männliche Jugendliche haben, üben Normen, welche sicheres Fahrverhalten unterstützen, einen größeren Einfluss auf weibliche Jugendliche aus. Insgesamt fand die Studie heraus, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis deutlich häufiger bei männlichen Jugendlichen vorzufinden ist, als bei weiblichen. Auch hier wird auf die Sozialisierung der jeweiligen Geschlechterrollen verwiesen.

Dass männliche Fahrer allgemein eher mit den oben skizzierten Risikofaktoren, wie auch dem Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbot im Allgemeinen in Zusammenhang gebracht werden, zeigen nicht nur die erwähnten Studien (Blows et al., 2005; Cullen et al., 2021; Knox et al., 2003; Martín-delosReyes et al., 2021; Møller & Janstrup, 2021; Watson, 2003), sondern dies wird auch durch die erfasste Geschlechterverteilung im Hellfeld ersichtlich. So zeigen Daten des statistischen Bundesamts von 2021 (*N* = 45.719), dass 92,4% (*n* = 42.247) der Personen, die ohne Fahrerlaubnis fuhren, Männer waren. Lediglich 7,6% (*n* = 3.472) waren Frauen.

Alter

Jüngere Fahrer:innen und Personen mit geringer Fahrerfahrung, unabhängig vom Alter, zeigen ein erhöhtes Unfallrisiko beim Fahren ohne Fahrerlaubnis, was teils auf mangelnde Übung und Erfahrung zurückzuführen ist (Carter et al., 2014; Møller & Janstrup, 2021). Aber auch ältere Fahrer:innen ohne Fahrerlaubnis über 65 weisen ein vergleichbares Risiko wie jüngere Fahrer:innen auf, bedingt durch verminderte Reaktionszeiten und kognitive Einschränkungen (Liu et al., 2023).

Eine Studie aus North Carolina ergab zudem, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis unter 16- und 17-Jährigen seltener vorkommt als angenommen (Wang et al., 2022). Im Gegensatz zu Umfragen, die oft durch ungenaue Selbstauskünfte beeinflusst werden, basierte diese Untersuchung auf verlässlichen registrierten staatlichen Daten zu Fahrerlaubnissen und Unfällen.

Eine Hellfeldstatistik des statistischen Bundesamts aus dem Jahr 2021 zeigt, dass sich die Altersgruppen bezüglich der Verteilung von Fahren ohne Fahrerlaubnis mit und ohne Unfall kaum unterscheiden: erwachsene Fahrer:innen (21 Jahre und älter; *n*= 43.643) hatten mit 96,2%% den höchsten Anteil an Fällen ohne Unfall, gefolgt von Heranwachsenden (19–20 Jahre; *n*=1.456) mit 95,5%% und Jugendlichen (14–18 Jahre; *n*= 620) mit 95,5%. Der Anteil an Fällen, die mit Unfällen verbunden waren, lag bei Jugendlichen und Heranwachsenden jeweils bei 4,5% und bei Erwachsenen bei 3,8%.

Kriminalität und Delinquenz

Eine britische Studie zeigte, dass es bei Männern einen positiven Zusammenhang zwischen Straftaten außerhalb und innerhalb des Straßenverkehrs gibt (Broughton, 2007). Eine weitere Studie fand einen Zusammenhang zwischen krimineller Vorgeschichte und Verstößen im Straßenverkehr wie Fahren ohne Fahrerlaubnis, Trunkenheit und Geschwindigkeitsübertretungen (Bates et al., 2022). Die Untersuchung von Junger et al. (2001) verweist auf einen gemeinsamen Nenner von Straßenverkehrsdelinquenz und kriminellem Verhalten in Form von Risikobereitschaft, mangelnder Selbstkontrolle sowie eingeschränkter Wahrnehmung der Konsequenzen des eigenen Handelns. Zudem legen Studien nahe, dass insbesondere in der Adoleszenz ein Ungleichgewicht von Sensation Seeking und Selbstkontrolle zu delinquenten Verhaltensweisen führen kann (Murray et al., 2021).

Motive

In einer Studie von Lenton et al. (2010) stellte sich heraus, dass insbesondere berufliche Umstände oder soziale Aspekte ausschlaggebend für die Motivation waren, trotz nicht vorhandener Fahrerlaubnis zu fahren. So befürchteten die Teilnehmenden keine Anstellung zu finden oder negative Konsequenzen zu erleben, sofern sie

nicht ohne Fahrerlaubnis fahren würden. Zudem gaben einige der befragten Personen an trotz Fahrverbots bzw. dem Entzug der Fahrerlaubnis gefahren zu sein, um familiären Verpflichtungen nachkommen zu können. Weiter spielen die subjektiv wahrgenommene Wahrscheinlichkeit kontrolliert zu werden (Watson, 2003), wie auch der Wunsch Freizeitaktivitäten und sozialen Aktivitäten nachzugehen eine Rolle für die Entscheidung ohne Fahrerlaubnis zu fahren (McDowell et al., 2009; Watson, 2004).

Zudem können Faktoren wie beispielsweise die gegebene Infrastruktur und Gewohnheiten hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl sowie die Absicht Fahrerfahrung sammeln zu wollen, ausschlaggebend für das Verhalten sein (Gebhardt & Oostendorp, 2021; McDowell et al., 2009).

Weitere Aspekte

Neben dem Alter, dem Geschlecht und der Risikoaffinität können weitere Faktoren in Zusammenhang mit Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbots stehen. So untersuchten Wang et al. (2022) den Zusammenhang von Fahren ohne Fahrerlaubnis mit sozioökonomischen Faktoren und fanden heraus, dass insbesondere Jugendliche aus einkommensschwachen Haushalten dazu tendierten das Delikt zu begehen. Dies könnte ein Hinweis auf die Rolle finanzieller Aspekte für das Fahren ohne Fahrerlaubnis sein, wozu z.B. der Erwerb einer Fahrerlaubnis oder mögliche negative Konsequenzen in beruflicher Hinsicht gehören können. Auch wird ein niedriger sozioökonomischer Status mit einem erhöhten Unfallrisiko in Zusammenhang gebracht, was sich eventuell durch geringe Fahrerfahrung oder dem Fahrstil erklären lassen könnte (Hanna et al., 2006). Taubman-Ben-Ari et al. (2004) stellte den Fahrstil und den Grad der Bildung in Zusammenhang. Wie oben aufgezeigt scheint ein riskanter Fahrstil mit Verkehrsverstößen, wie Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbots, in Verbindung zu stehen.

2.2 Übersicht der Hellfeldstatistiken

Wie im ersten Kapitel deutlich wurde, basieren die meisten der berichteten Studien auf registrierten Daten, die das Hellfeld der Straftat Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbots abbilden. Die Straftat ist im Straßenverkehrsgesetz (StVG) § 21 verankert. Dies beinhaltet einerseits das Führen eines Kfz ohne gültige Fahrerlaubnis, andererseits das Führenlassen eines Kfz durch die Fahrzeughalter:innen. Das Fahren ohne Fahrerlaubnis kann in mehrere Unterpunkte aufgegliedert werden: So kann diese Straftat vorliegen, wenn eine Person entweder keine in Deutschland gültige Fahrerlaubnis vorweisen kann oder noch nie eine Fahrerlaubnis erworben hat, eine Person nicht über die für das Kfz entsprechende Fahrerlaubnis verfügt, eine beschränkte Fahrerlaubnis innehat oder die Fahrerlaubnis von strafrechtlichen oder verwaltungsbehördlichen Instanzen entzogen wurde. Weiter liegt eine Straftat nach § 21 StVG vor, wenn eine Person trotz eines auferlegten Fahrverbots ein Kfz führt. Das Fahrverbot kann aufgrund einer begangenen Ordnungswidrigkeit nach § 25 StVG oder aufgrund einer begangenen Straftat nach § 44 Strafgesetzbuch (StGB) auferlegt worden sein. Zudem kann die Fahrerlaubnis gemäß § 94 Strafprozessordnung (STPO) in Verwahrung, sichergestellt oder beschlagnahmt worden sein, was das Fahren eines Kfz ebenfalls untersagt.

Registrierte Daten

Die Übersicht, wie sie in Tabelle 1 dargestellt ist, soll das Ausmaß und die Zugänglichkeit von Daten veranschaulichen, die das Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbots gemäß § 21 StVG betreffen.[254]

Wie Tabelle 1 veranschaulicht, ist der Zugriff auf genaue Informationen zum Straftatbestands nach § 21 StVG sehr begrenzt. So sind allgemeine Informationen bezüglich der Häufigkeit des Vergehens nur in den Statistiken der Strafverfolgung, des Kraftfahrt-Bundesamtes, der Strafvollzugsstatistik, der Bewährungshilfestatistik und im Bundzentralregister gelistet. Das Bundeszentralregister und die Polizeiliche Kriminalstatistik gelten als prägnante und einschlägige Statistiken, sind jedoch für das Interesse der deskriptiven Häufigkeiten des Straftatbestandes § 21 StVG im vorliegenden Projekt unwesentlich. Wie auch bei der Staatsanwaltschaftsstatistik wird in der polizeilichen

[254] Die Hellfeldstatistiken wurden im April bis Juni 2023 analysiert.

Kriminalstatistik der Straftatbestand nicht einzeln aufgeführt. Das Bundeszentralregister beinhaltet personenbezogene Daten und Angaben zu gerichtlichen Verfahren, wobei hier der Fokus auf dem Individuum liegt und somit keine statistischen Daten hinsichtlich einer Art der Straftat zur Verfügung stehen. Hier wird die Empfehlung mittels eines Ampelsystems dargestellt, wobei der Titel der Statistik farblich hinterlegt ist.

Tabelle 1: Übersicht der verfügbaren Daten bezüglich Fahren ohne Fahrerlaubnis, gelistet nach einschlägigen Statistiken und Register

	Strafverfolgungsstatistik	KBA	Strafvollzugsstatistik	Bewährungshilfestatistik	Staatsanwaltschaftsstatisik	Bundeszentralregister	PKS
Zugriff	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓
Führen eines Kfz ohne Fahrerlaubnis							
Nie gültige FE erhalten							
Keine FE für Fahrzeugklasse							
Beschränkte FE							
Entziehung der FE (Strafrechtlich oder Verwaltung)							
Trotz bestehenden Fahrverbots							
Wegen §25 StVG							
Wegen §44 StGB							
Trotz bestehenden Maßnahme nach §94 StPO							
Führerschein in Verwahrung							
Führerschein sichergestellt							
Führerschein beschlagnahmt							
Führen lassen							
Durch Anordnen							
Durch Zulassen							

Fahren ohne Fahrerlaubnis und Fahren trotz Fahrverbot sind zusammengefasst enthalten

enthalten nicht enthalten keine näheren Informationen verfügbar

Häufigkeiten Fahren ohne Fahrerlaubnis und Fahren trotz Fahrverbot

In den Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes besteht eine deskriptive Unterscheidung zwischen dem Fahren ohne Fahrerlaubnis und dem Fahren trotz Fahrverbot. Daten aus dem Jahr 2022 zeigen, dass wesentlich weniger Meldungen hinsichtlich des Fahrens trotz Fahrverbots im Vergleich zu Meldungen hinsichtlich des Fahrens ohne Fahrerlaubnis eingingen. Zudem wird deutlich, dass kein prägnanter Unterschied zwischen den Geschlechtern vorzufinden ist, was die Verteilung zwischen Fahren trotz Fahrverbot und Fahren ohne Fahrerlaubnis betrifft (Abbildung 3). Auffällig ist, dass deutlich weniger Fälle von Frauen als von Männern gemeldet wurden. Während insgesamt 12.216 Meldungen über Frauen im Jahr 2022 vermerkt wurden, gingen 114.493 Meldungen über männliche Fahrer hinsichtlich des Straftatbestandes ein. Von den 126.730 Meldungen insgesamt sind 4,3% auf das Fahren trotz Fahrverbots zurückzuführen. Dem gegenüber stellen 95,7% der gemeldeten Fälle das Fahren ohne Fahrerlaubnis dar.

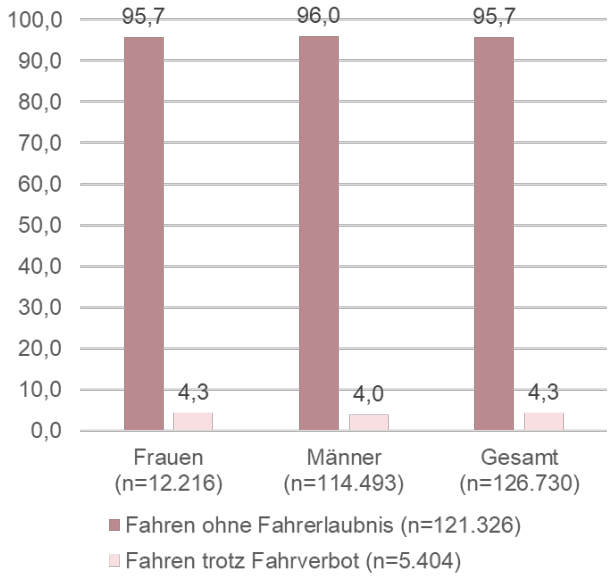


Abbildung 3: Fahren ohne Fahrerlaubnis und trotz Fahrverbot, nach Geschlecht und Gesamt, Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, 2022, Verkehrsauffälligkeiten

Betrachtet man die Delikte Fahren ohne Fahrerlaubnis und Fahren trotz Fahrverbots nach Altersgruppen fällt auf, dass der überwiegende Anteil der Verstöße auf das Fahren ohne Fahrerlaubnis entfällt, während das Fahren trotz Fahrverbots in allen Altersgruppen eine untergeordnete Rolle spielt (1,4% bis max. 5,5%). Bei den unter 21-Jährigen ist der Anteil an Fahrten trotz Fahrverbots besonders gering (1,4%), was vermutlich darauf zurückzuführen ist, dass diese Altersgruppe seltener über eine Fahrerlaubnis und somit auch über die Möglichkeit eines Fahrverbots verfügt. Weitere Erklärungsansätze sind zudem denkbar, berücksichtigt man die Art des gefahrenen Kfz wie auch den Umstand der Verhängung eines Fahrverbots.

Zeitliche Entwicklung

Bei der zeitlichen Entwicklung von Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbots, beziehen sich die beschriebenen Entwicklungen, wenn nicht anders angegeben, auf verurteilte Personen. Bei der Analyse der zeitlichen Entwicklung müssen demografische Merkmale, wie die Geburtenrate und Stärke einzelner Kohorten, berücksichtigt werden. Zudem sei darauf hingewiesen, dass es sich bei dem Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbots um ein Kontrolldelikt handelt. Somit können auch Schwankungen der zeitlichen Entwicklung auf Anzeigeverhalten bzw. auf die mögliche unterschiedliche Frequenz an Straßenverkehrskontrollen über die Jahre zurückzuführen sein. Es wird sich auf Daten der Strafverfolgung von 1975 bis 2021 bezogen (Abbildung 4). Für eine genauere Betrachtung wird zusätzlich der Zeitraum 2011-2021 beschrieben. Die Altersgruppen sind wie folgt eingeteilt: Als Jugendliche gelten die 14 bis 18-Jährigen, als Heranwachsende 19 bis 20-Jährigen und Personen, die 21 oder älter sind werden als Erwachsene betrachtet.

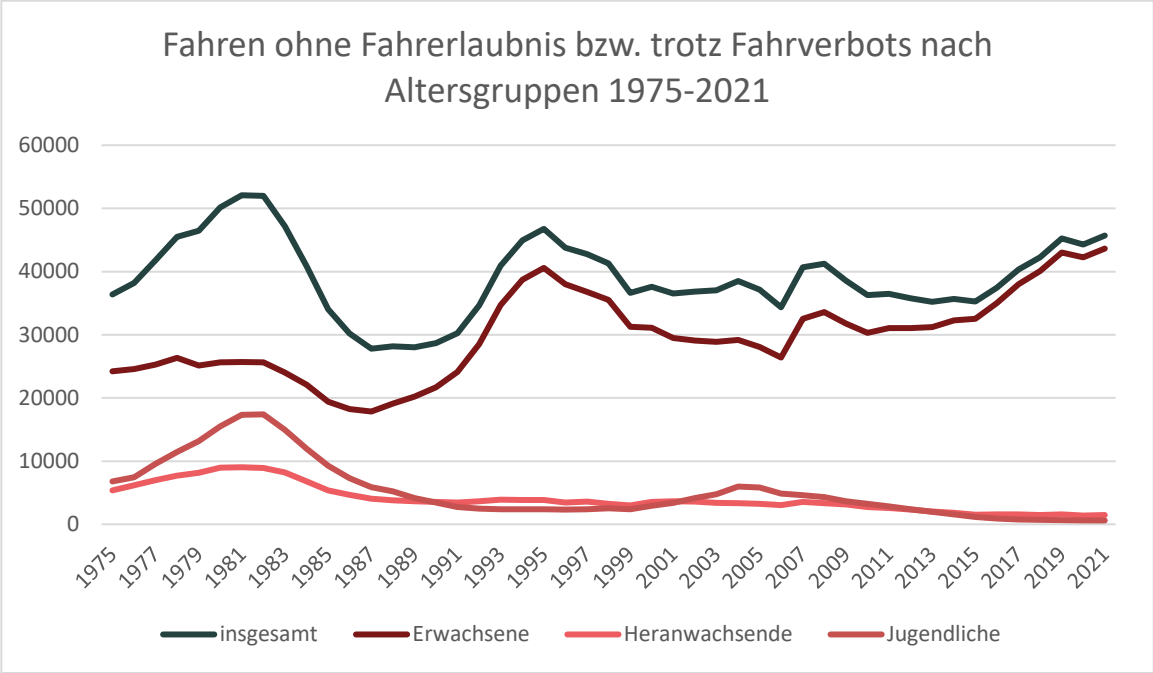


Abbildung 4: Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbots, nach Altersgruppen, Quelle: Statistisches Bundesamt, 1975 - 2021, Strafverfolgung

Die zeitliche Entwicklung des Fahrens ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbots zwischen 1975 und 2021 zeigt insgesamt einen Anstieg, der sich besonders in den letzten Jahren bemerkbar macht. Betrachtet man die absoluten Zahlen der verurteilten Personen in den Jahren 2011 bis 2021 nach Altersgruppen, fällt der geringe Anteil der Jugendlichen und der Heranwachsenden auf. Während die Gesamtzahl der Verurteilungen in diesem Zeitraum von 36.489 auf 45.719 Personen gestiegen ist, hat sich die Zahl der verurteilten Jugendlichen fast gedrittelt – von 2.843 Verurteilungen im Jahr 2011 auf nur noch 620 im Jahr 2021. Auch bei den Heranwachsenden ist ein Rückgang zu verzeichnen, von 2.598 Verurteilungen im Jahr 2011 auf 1.456 im Jahr 2021. Im Gegensatz dazu ist die Zahl der verurteilten Erwachsenen aufgrund dieser Straftat im gleichen Zeitraum kontinuierlich gestiegen.

Betrachtet man verurteilte Personen für das Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbot zwischen 1975 und 2021 hinsichtlich der Anzahl der mit der Straftat einhergehenden Unfälle, wird deutlich, dass insgesamt die Mehrheit der Straftaten nicht in Verbindung mit einem Unfall entdeckt worden ist. Bei genauerer Betrachtung des Zeitraums 2011 bis 2021 fällt auf, dass die Anzahl der Unfälle beim Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbots leicht gestiegen ist. Auch wenn die Mehrheit der verurteilten Personen im Zeitraum von 2011 bis 2021 nicht im Zusammenhang mit einem Unfall registriert worden ist, ist eine Zunahme an Delikten, die in Verbindung mit einem Unfall stehen, zu erkennen. Während 2011 noch 760 Personen in Zusammenhang mit einem Unfall wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbots verurteilt wurden, waren das im Jahr 2021 1.769 Personen. Hierbei ist, wie weiter oben skizziert, der allgemeine Anstieg der verurteilten Personen aufgrund des Fahrens ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbots zu vermerken.

Wie in den vorherigen Kapiteln beschrieben, wird besonders Jugendlichen und Heranwachsenden ein hohes Unfallrisiko zugesprochen. In der zeitlichen Entwicklung wird deutlich, dass der jeweilige Anteil der Unfälle in Zusammenhang mit Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbots der Jugendlichen und Heranwachsenden nur einen geringen Teil der Gesamtanzahl der Verurteilten ausmacht. Dies sollte im Zusammenhang mit der allgemeinen Häufigkeit der Straftat in der jeweiligen Altersgruppe interpretiert werden: Da im Vergleich zu der Anzahl der erwachsenen Personen, die Anzahl der Jugendlichen und Heranwachsenden, die ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbots fahren, deutlich geringer ist, ist es auch naheliegend, dass die hier veranschaulichten Zahlen der Unfälle von Jugendlichen und Heranwachsenden im Vergleich zu Erwachsenden deutlich geringer ist. Bei Betrachtung des Zeitraums von 2011 bis 2021 wird eine Abnahme der Unfälle der Jugendlichen und Heranwachsenden in Verbindung

mit Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbots deutlich. Während 2011 102 Heranwachsende in Verbindung mit einem Unfall wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbots verurteilt wurden, waren das 2021 nur noch 65 Personen. Ähnlich verhält es sich bei der Altersgruppe der Jugendlichen: 2011 waren es 81 Verurteilte und 2021 nur noch 28.

Insbesondere innerhalb des Jugendgerichts wird der Fokus auf mögliche Erziehungsmaßnahmen gelegt, um weiteres delinquentes Verhalten von Jugendlichen und Heranwachsenden vorzubeugen. Daher ist hier von besonderem Interesse, wie sich das Verhältnis von abgeurteilten und verurteilten Jugendlichen und Heranwachsenden verhält. Abgeurteilte Personen wurden wegen einer Straftat angeklagt. Ihre Zahl setzt sich zusammen aus verurteilten und freigesprochenen Personen sowie aus Personen, bei denen das Gericht eine andere Entscheidung getroffen hat (Statistisches Bundesamt, 2023). In der näheren Betrachtung des Zeitraums 2011 bis 2021 wird eine generelle Abnahme von verurteilten wie auch abgeurteilten Jugendlichen ersichtlich. Während 2011 5.006 Jugendliche wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis abgeurteilt wurden, wovon 2.843 wegen der Straftat verurteilt wurden, wurden 2021 nur noch 1.401 Jugendliche abgeurteilt. Davon wurden 620 Personen verurteilt. Bei den 19 bis 21-Jährigen verhält es sich etwas anders - so werden anteilig deutlich mehr der abgeurteilten Heranwachsenden auch letztendlich zu einer Strafe verurteilt. Auch ist hier eine Abnahme der abgeurteilten Personen über die Jahre erkennbar, diese fällt jedoch nicht so stark aus, wie bei den Jugendlichen.

2.3 Fazit

Der aktuelle Forschungsstand und die Hellfeldstatistiken unterstreichen die vorherrschende Auffassung, dass Personen ohne Fahrerlaubnis ein erhöhtes Unfallrisiko aufweisen. Der Zusammenhang zwischen Fahren ohne Fahrerlaubnis und einem erhöhten Unfallrisiko wirft die zwingende Frage auf, ob dieses erhöhte Risiko auf eine Neigung zu risikoreicheren Verhaltensweisen oder auf mangelnde Fahrpraxis zurückzuführen ist.

Darüber hinaus zeichnet sich im demografischen Rahmen ein deutliches Muster ab, wobei insbesondere jüngere Fahrer:innen und männliche Fahrer als Hauptverantwortliche für das Fahren ohne Fahrerlaubnis und das damit verbundene erhöhte Unfallrisiko angesehen werden. Während der geschlechtsspezifische Risikozusammenhang nachgewiesen ist, ist dieser hinsichtlich Alter und Unfallneigung fraglich, berücksichtigt man die Fahrpraxis.

Eine sorgfältige Prüfung der Statistiken aus dem Hellfeld bestätigt diese Befunde und zeigt eine überwiegende Anzahl der gemeldeten Unfälle, an denen männliche Fahrer beteiligt sind. Hier sind die unter 20-Jährigen nur in geringem Maße vertreten, was zum Teil auf den geringeren Anteil an der Gesamtbevölkerung zurückzuführen ist. Ein bemerkenswerter Trend zeigt sich auch in den Daten, der einen Rückgang der Verstöße bei Jugendlichen und Heranwachsenden vernehmen lässt und bei Erwachsenen einen Anstieg hinsichtlich der Verurteilung bezüglich des Fahrens ohne Fahrerlaubnis erkennen lässt.

Dennoch bleibt ein umfassendes Verständnis aufgrund des Mangels an erschöpfenden Hellfeldstatistiken, die sich auf das Fahren ohne Fahrerlaubnis konzentrieren, schwer zu erreichen, wobei die Strafverfolgungsstatistik sowie die Daten des Kraftfahrtbundesamtes annähernd vollständige Übersichten liefern. Die inhärente Beschränkung der Hellfelddaten, die nur dokumentierte Fälle umfassen, macht es notwendig, die verborgenen Dimensionen des Problems durch eine sorgfältige Untersuchung des Dunkelfeldes zu ergänzen. Dies unterstreicht die Notwendigkeit eines ganzheitlichen Ansatzes, der sowohl sichtbare als auch verborgene Aspekte umfasst, um das Ausmaß und die zugrundeliegenden Faktoren, die zum Fahren ohne Fahrerlaubnis beitragen, und deren Auswirkungen auf die Unfallanfälligkeit genau zu erfassen.

3 Dunkelfeldforschung (AP3)

Das vorliegende Kapitel enthält die zentralen Ergebnisse der Dunkelfeldbefragung im Rahmen des Projekts. Ziel dieser Befragung war es, Einblicke in die Einstellungen, Gründe und Motivationen von Täter:innen hinsichtlich des Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu gewinnen. Neben dem Vergleich von Personen, die ohne Fahrerlaubnis gefahren sind und einer Kontrollgruppe, die dies nicht getan hat, werden auf Basis der *Theory of planned Behavior* (Ajzen, 1991; Ajzen & Schmidt, 2020) psychologische Prädiktoren herausgearbeitet, die für das Fahren ohne Fahrerlaubnis eine zentrale Rolle spielen. Mittels einer Pfadanalyse werden die Annahmen der Theorie des geplanten Verhaltens für das Fahren ohne Fahrerlaubnis geprüft.

3.1 Methode

Vorgehensweise

Das Unternehmen *Institut für Umfragen, Analysen und Data Science* (UADS) wurde mit der Erhebung einer Dunkelfeldbefragung zum Thema Fahren ohne Fahrerlaubnis beauftragt. Die Erhebung begann am 16.08.2023 und endete am 24.11.2023. Zunächst wurde eine Telefonbefragung und anschließend eine Online-Befragung durchgeführt.

Dieser Ansatz wurde gewählt, um eine umfassende und aussagekräftige Erhebung des Dunkelfeldes durch die Kombination der Telefonbefragung für repräsentative Stichprobenerhebung und der Onlinebefragung für höhere Reichweite und Flexibilität zu ermöglichen (Krug et al., 2017; Döring, 2023).

Fragebogenkonstruktion

Der Fragebogen bestand aus drei Teilen: Im ersten Teil erhielten die Teilnehmenden eine Einführung zum Delikt Fahren ohne Fahrerlaubnis, inklusive rechtlicher und einfacher Definitionen sowie Fragen zur Fahrzeugnutzung und Fahrerlaubnis. Der zweite Teil umfasste detaillierte Fragen zu Einstellungen und Einschätzungen bezüglich des Fahrens ohne Fahrerlaubnis und beinhaltete auch Fragen zum Einfluss des sozialen Umfelds. Der dritte Abschnitt sammelte soziodemografische Daten wie Nationalität, Bildungsstand und Haushaltsstruktur.

Der Fragebogen war so gestaltet, dass sensible Fragen erst zu einem späteren Zeitpunkt im Fragebogen gestellt wurden, mit der Option, diese nicht zu beantworten (Jacob & Heinz, 2019; Porst, 2014; Reinders, 2011)

Erhebungsinstrumente

Im Folgenden werden die Items, die auf Grundlage der *Theory of planned Behavior* (TPB) (Ajzen, 1991; Ajzen & Schmidt, 2020) in den Fragebogen integriert wurden, näher erläutert. Im Anschluss wird ein Überblick über alle Items des Fragebogens der Telefon- wie auch Online-Befragung gegeben.

Wie im ersten Teil beschrieben, dient die *Theory of planned Behavior* in der vorliegenden Untersuchung, um sich dem Delikt Fahren ohne Fahrerlaubnis zu nähern. Das weiterentwickelte Modell von Ajzen & Schmidt (2020) versucht geplantes Verhalten zu erklären. Für jeden Aspekt des Modells wurden Fragen in die Umfrage eingearbeitet, wobei aufgrund des sensiblen Forschungsthemas, das *„Trichter-Modell“* berücksichtigt wurde (Jacob & Heinz, 2019; Reinders, 2011). Da das Fahren ohne Fahrerlaubnis eine Straftat darstellt, wurden die Teilnehmenden zunächst gefragt, ob sie jemals ein Kfz gefahren haben. Dies diente der Selektion der Befragten. Anschließend wurde mittels allgemeiner Fragen an das Thema Fahren ohne Fahrerlaubnis herangeführt und erst im weiteren Verlauf wurden persönliche Fragen zum individuellen Verhalten, wie auch Einschätzungen und Einstellungen gegenüber Straftaten gestellt.

Behavior:
Das Verhalten wurde durch die Frage erhoben, ob die Befragten jemals ohne Fahrerlaubnis gefahren sind, mit Auswahlmöglichkeiten zur Häufigkeit und einem Info-Text zur Klarstellung, was das Fahren ohne Fahrerlaubnis umfasst.

Intention:
Die Intention, das Verhalten zu wiederholen, wurde durch eine Frage zu einer hypothetischen Situation abgefragt. Basierend auf dem Allbus-Datensatz (2022) lautete diese, inwiefern sich die Befragten vorstellen könnten, in Zukunft unter Umständen erneut ohne Fahrerlaubnis zu fahren und zwar unter der Annahme, dass sie dies bereits einmal getan hätten.

Actual Behavior Control:

Der Aspekt der „Actual behavior control“ wurde basierend auf Steg (2005) durch die Frage erhoben, ob den Befragten kurzfristig ein Kfz zur Verfügung stünde.

Attitude Toward the Behavior:

Die Einstellung wurde anhand von Fragen zur Wahrnehmung des Fahrens ohne Fahrerlaubnis im Vergleich zu alternativen Verkehrsmitteln untersucht. Befragte sollten bewerten, ob das Fahren ohne Fahrerlaubnis für sie komfortabler, flexibler oder kostengünstiger ist. Ein Item („zeitintensiver“) diente als Aufmerksamkeitsprüfung. Zusätzlich wurde gefragt, wie wichtig die Einhaltung der Verkehrssicherheitsregeln ist. Zur Erfassung möglicher Gründe für das Fahren ohne Fahrerlaubnis wurden elf potenzielle Motive zur Auswahl gestellt, darunter Notfälle, berufliche Notwendigkeiten, soziale Verpflichtungen, und finanzielle Gründe, etwa die Kosten einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU), die zum Teil auf den Ergebnissen der Hellfeldanalyse basieren.

Subjective Norms:

Die subjektiven Normen wurden erfasst, indem die Befragten einschätzen sollten, wie akzeptiert das Fahren ohne Fahrerlaubnis in ihrem sozialen Umfeld ist. Aufgrund der Ähnlichkeit zu dem Konstrukt „Normative Beliefs“ wurde diese Frage nur in der Online-Befragung gestellt.

Perceived Behavior Control:

Die wahrgenommene Kontrolle über das eigene Verhalten wurde erhoben, indem die Befragten mehrere Aussagen zu dem Thema Kontrolle über das Fahren ohne Fahrerlaubnis bewerten sollten, wie z.B., ob sie frei entscheiden können, ohne Fahrerlaubnis zu fahren oder wie schwer es ihnen fiele, das zu tun. Dieses Konstrukt wurde nur in der Online-Befragung erhoben.

Normative Beliefs:

Hier sollten die Befragten angeben, für wie wahrscheinlich sie es halten, dass Personen in ihrem Umfeld ohne Fahrerlaubnis fahren würden. In der Online-Befragung wurde zusätzlich gefragt, wie Familie und Freund:innen das Verhalten der Befragten bewerten würden, wenn sie ohne Fahrerlaubnis fahren.

Behavior Beliefs und Control Beliefs:

In der Befragung wurde zudem das subjektiv empfundene Risiko, beim Fahren ohne Fahrerlaubnis erwischt zu werden, sowohl allgemein als auch persönlich eingeschätzt. Zusätzlich wurde der Fahrstil der Befragten abgefragt, speziell, wenn sie ohne Fahrerlaubnis fahren. Hierbei wurden elf Items in vier Dimensionen bewertet: vorsichtiger Fahrstil, Kontrollüberzeugungen, Vermeidungsverhalten und riskanter Fahrstil. Auch wurden die Teilnehmenden gebeten, ihre Einschätzung hinsichtlich ihrer Fahrkompetenz, individuell und im Vergleich zu anderen, anzugeben.

Stichprobe

An der Umfrage nahmen insgesamt 7.460 Personen teil, wobei 1.255 telefonisch und 6.204 online befragt wurden; eine Person wurde aufgrund ungültiger Antworten ausgeschlossen. Von den Teilnehmenden gaben 933 Personen an, bereits ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein (FoF-Gruppe). Die Aussagen dieser wurden mit denjenigen Befragten verglichen, die angaben, noch nie ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein.

Unter den Befragten der FoF-Gruppe befinden sich 360 Frauen (38,6%), 569 Männer (61,0%) und 3 nicht-binäre Personen (0,3%) sowie eine Person, die keine Angabe zu ihrem Geschlecht machte. Das Durchschnittsalter lag bei 42 Jahren (M = 41,92, SD = 14,57). 882 Personen (94,5%) besaßen die deutsche Staatsangehörigkeit und 49 Personen (5,3%) gaben an, diese nicht zu besitzen. 2 Personen (0,2%) gaben keine Angaben zu der Staatsangehörigkeit an. Bezüglich des Bildungsniveaus[255] (M = 2,50, SD = 0,61) gaben 56 Personen (6,0%) ein als

[255] Die ISCED-Einteilung, entwickelt von der UNESCO, bietet eine standardisierte Struktur zur Kategorisierung von Bildungsniveaus auf internationaler Ebene. In dieser Einteilung gibt es drei Hauptkategorien. Die niedrige Stufe, ISCED 1-3, umfasst Grundschulbildung (ISCED 1), Unterstufe der Sekundarstufe (ISCED 2) und Oberstufe der Sekundarstufe (ISCED 3). Auf mittlerer Ebene, ISCED 4-5, finden sich Abschlüsse wie postsekundäre, nicht-

niedrig klassifiziertes Bildungsniveau (ISCED1: Stufe 1 bis 3), 352 (37,8%) ein mittleres Bildungsniveau (Stufe 4 und 5) und 524 (56,2%) Teilnehmer:innen ein hohes Bildungsniveau (Stufe 6 bis 9) zu besitzen an. Im Durchschnitt lebten die meisten Personen der FoF-Gruppe zum Zeitpunkt der Befragung mit mehreren Personen in einem Haushalt (*M = 2,67, SD* = 1,32). Das mittlere Haushaltsnettoeinkommen lag zwischen 2.500 und unter 3.000€. Zum Zeitpunkt der Befragung waren 640 Personen (68,7%) berufstätig, 71 Personen (7,6%) befanden sich in einer schulischen oder akademischen Ausbildung, und weitere 115 (12,3%) waren im Ruhestand. Weitere 64 Teilnehmer:innen (6,9%) befanden sich zum Zeitpunkt der Erhebung in Elternzeit, waren nicht berufstätig oder verorteten sich hinsichtlich ihres Erwerbsstatus unter „sonstiges“, 32 Personen (3,4%) waren arbeitslos und 10 weitere Personen befanden sich in einer Umschulung, gingen einer Kurzarbeit nach oder absolvierten ein Bundesfreiwilligendienst o.ä. (1,1%).

3.2 Deskriptive Daten und Häufigkeitsverteilungen

Auswertungsmethode

Um das Phänomen Fahren ohne Fahrerlaubnis zu untersuchen, wurden zunächst deskriptive Daten und Häufigkeitsverteilungen berechnet. Dabei lag der Fokus auf Alters- und Geschlechterverteilungen sowie der Anzahl an Unfällen, die beim Fahren ohne Fahrerlaubnis verursacht wurden. Es ist zu beachten, dass es in dieser Analyse nicht möglich war, zwischen Personen, die trotz Fahrverbot und Personen, die ohne (gültige) Fahrerlaubnis gefahren sind, zu unterscheiden. Es wurden lediglich Informationen darüber erfasst, wie viele Personen ein Fahrverbot oder einen Entzug der Fahrerlaubnis jemals erhalten haben.

Die Daten wurden in SPSS aufbereitet und ausgewertet, wobei Antworten wie „Keine Angabe“ oder „Möchte ich nicht beantworten“ gesondert berücksichtigt wurden.

Fahren ohne Fahrerlaubnis

Von den insgesamt 7.460 befragten Personen beantworteten 7.223 die Frage, ob sie schon einmal ohne Fahrerlaubnis gefahren sind. 37 Personen gaben die Antwortmöglichkeit „Keine Angabe“ an und 199 System Missings waren zu verzeichnen, die auf eine Filterfrage zurückzuführen sind[256]. 87,1% (*n* = 6.290) der Befragten gaben an, noch nie ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein. 933 Personen und somit 12,9% aller Befragten bejahten diese Frage, wobei 10% (*n* = 743) angaben, dies einmalig getan zu haben und 2,6% (*n* = 190) angaben bereits mehrmals ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein.

Fahrerlaubnisklassen und Alter des Erwerbs

Für die Gruppe, die angab einmalig ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein (*n* = 743), liegt der Anteil derjenigen mit einer gültigen Fahrerlaubnis bei 92,6% (*n* = 687). Ein kleiner Prozentsatz von 1,6% (*n* = 12) gibt an, eine im Ausland gültige Fahrerlaubnis zu besitzen. Die Gruppe derjenigen, die aktuell keine gültige Fahrerlaubnis hatten, umfasst 3,9% (*n* = 29), während 1,9% (*n* = 15) angaben, noch nie eine Fahrerlaubnis erworben zu haben.

Die Gruppe, die mehrmals ohne Fahrerlaubnis gefahren ist (*n* = 190), zeigt eine weitergehende Reduzierung des Anteils derjenigen mit einer gültigen Fahrerlaubnis auf 83,7% (*n* = 159). 1,1% (*n* = 2) gaben an, eine im Ausland gültige Fahrerlaubnis zu besitzen. Die Gruppe derjenigen, die aktuell keine gültige Fahrerlaubnis hatten, umfasst 9,5% (*n* = 18), während 5,8% (*n* = 11) angaben, noch nie eine Fahrerlaubnis erworben zu haben.

---

hochschulische Ausbildung (ISCED 4) und kurze Hochschulprogramme (ISCED 5), wie Associate Degrees oder Fachhochschuldiplome. Die hohe Stufe, ISCED 6-9, beinhaltet Hochschulabschlüsse wie den Bachelor-Abschluss (ISCED 6), Master-Abschluss (ISCED 7), Doktoratsabschluss (ISCED 8) und Postdoktoratsabschluss (ISCED 9). Diese Kategorisierung ermöglicht einen vergleichbaren Überblick über Bildungsniveaus weltweit und erleichtert den internationalen Vergleich von Bildungsstatistiken (UNESCO Institute for Statistics, 2012).

[256] Bei der Frage, wie viele Kilometer im Monat durchschnittlich ein Kfz gefahren wird, werden Personen, die angeben „Ich bin bisher noch kein Kfz gefahren“ zum demografischen Teil der Befragung weitergeleitet und überspringen somit die Frage nach dem Fahren ohne Fahrerlaubnis,

Zudem wurde das Alter der Teilnehmenden beim erste Fahrerlaubniserwerb erhoben. Dabei lag das Alter in der FoF-Gruppe durchschnittlich bei 27 Jahren (*M* =27,21, *SD* = 12,9 *min* = 16, *max* = 73, *n* = 905). Von dieser Substichprobe gab der Großteil (55%, *n* = 482) an, bereits länger als 15 Jahre Fahrerfahrung zu haben. Weitere Anteile verteilen sich auf die Kategorien von mehr als 5 bis 10 Jahren (15,5%, *n* = 136) und mehr als 10 bis 15 Jahren (13,1%, *n* = 115). Es zeigt sich, dass eine erhebliche Anzahl von Befragten über langjährige Fahrerfahrung verfügte.

Da eine Person mehrere Fahrerlaubnisklassen besitzen kann, war bei der Erfassung der Klassen eine Mehrfachantwort möglich. Die Fahrerlaubnisklassen wurden in verschiedene Kategorien unterteilt, wobei die Pkw-Klassen (B1, B, BE) mit 839 Angaben (94,3% der Fälle) am häufigsten vertreten war. Krafträder (AM, A, A1, A2) mit 384 Angaben (43,1% der Fälle) machten den zweitgrößten Anteil aus. Die Fahrerlaubnisklasse für Lastkraftwagen (C1, C, CE, C1E) wurde 227 Mal angegeben (25,5% der Fälle), während die Klasse für Kraftfahrzeuge mit Personenbeförderung (D1, D, D1E, DE) den geringsten Anteil mit 40 Angaben (4,5% der Fälle) ausmachte.

Fahrerlaubnisentzug und Gründe

In der Gruppe derjenigen, die schon einmal ohne Fahrerlaubnis fuhren machten 717 Personen Angaben dazu, ob sie bereits einen Fahrerlaubnisentzug, ein Fahrverbot oder beides erhalten haben. Der Anteil derjenigen, die noch nie einen Fahrerlaubnisentzug oder ein Fahrverbot erlebt haben, liegt bei 64,4% (*n* = 462). Es gaben 17,3% (*n* = 124) an, dass ihre Fahrerlaubnis bereits einmal entzogen wurde, 14,4% (*n* = 103) erhielten ein Fahrverbot, und 3,9% (*n* = 28) wurde die Fahrerlaubnis schon mal entzogen und erhielten ein Fahrverbot. Aus der Gruppe von Personen, die mehrmals ohne Fahrerlaubnis gefahren sind (*n* = 177), hatten 29,4% (*n* = 52) bereits einmal die Fahrerlaubnis entzogen bekommen, 7,3% (*n* = 13) erhielten ein Fahrverbot, und 10,7% (*n* = 19) wurde die Fahrerlaubnis schon mal entzogen und erhielten ein Fahrverbot.

Die Gründe für den Entzug oder das Fahrverbot waren vielfältig. Als Hauptgrund wurde das Fahren unter Alkohol, Medikamenten oder Drogen, von 136 Personen angegeben (61,5% der Fälle, Mehrfachantwort). Weitere Gründe waren der Entzug aufgrund von 8 oder mehr Punkten in Flensburg (15,8% der Fälle, *n* = 35), im Zusammenhang mit einem Unfall oder Unfallflucht (14,9% der Fälle, *n* = 33), aufgrund der Gefährdung anderer im Straßenverkehr (11,8% der Fälle, *n* = 26), aufgrund körperlicher oder psychischer Einschränkungen (6,8% der Fälle, *n* = 15) und andere Gründe (10,9%, *n* = 24).

Fahren ohne Fahrerlaubnis nach Geschlecht

Betrachtet man das Geschlecht im Zusammenhang mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis, wird deutlich, dass mehr Männer zustimmten: Von den befragten Männern gaben 83,8% (*n* = 2.933) an, noch nie ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein, 12,6% (*n* = 443) gaben an, dies einmalig getan zu haben, und 3,6% (*n* = 126) mehrmals. Bei den Frauen hingegen gaben 90,3% (*n* = 3.346) an, noch nie ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein, 8,1% (*n* = 299) taten dies einmalig, und nur 1,6% (*n* = 61) mehrmals.

Fahren ohne Fahrerlaubnis nach Alter

Bei der Hellfeldanalyse des Delikts Fahren ohne Fahrerlaubnis wurde deutlich, dass entgegen der häufig vorherrschenden Meinung nicht Jugendliche und Heranwachsende das Delikt besonders häufig begehen, sondern Erwachsene in der Alterspanne von ca. 30 bis 40 Jahren.

In der vorliegenden Dunkelfeldstudie wurde ebenfalls das Alter erfasst. In der Abbildung 5 wird der Vergleich zwischen Hellfeld und dem erhobenen Dunkelfeld deutlich: Hierbei repräsentiert die orangene Linie die Hellfeldstatistik und zeigt verurteilte Personen nach Alter, die wegen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis 2021 verurteilt wurden (Statistisches Bundesamt, 2021).

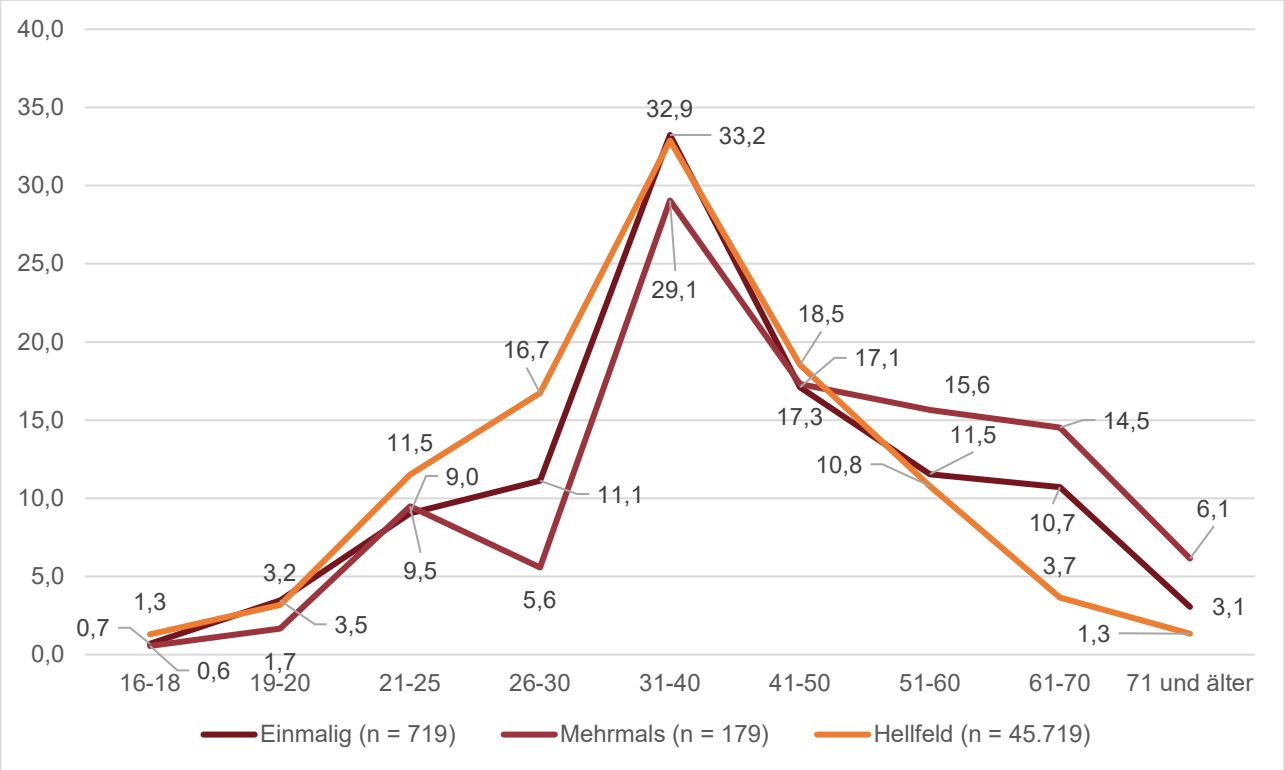


Abbildung 5: Fahren ohne Fahrerlaubnis - Einmalig oder Mehrmalig nach Alter und Vergleich mit Hellfeldstatistiken, nur Täter:innen, in Prozent (Quelle: Statistisches Bundesamt, 2021, Fahren ohne Fahrerlaubnis, Verurteilte nach Alter)

Es wird deutlich, dass die aufgewiesenen Tendenzen der Hellfeldstatistik in der Dunkelfeldstudie bestätigt werden konnten. Über alle Befragten, die bereits ohne Fahrerlaubnis fuhren, hinweg befindet sich der Großteil unter den 31-40-Jährigen (29,1%). Hierbei ist jedoch zu beachten, dass, im Gegensatz zu der Hellfeldstatistik, der Zeitraum, wann ohne Fahrerlaubnis gefahren wurde, nicht von der Verteilung abzulesen ist.

Fahren ohne Fahrerlaubnis und Unfälle

Ein Vergleich zwischen Dunkelfeld- und Hellfelddaten zeigt eine Diskrepanz in Bezug auf Unfälle beim Fahren ohne Fahrerlaubnis: Während laut Statistischem Bundesamt (2021) nur 4% der verurteilten Personen in einen Unfall verwickelt waren, liegt dieser Wert im Dunkelfeld bei 7,5% (*n* = 57). Von den Befragten, die einmalig ohne Fahrerlaubnis fuhren, gaben 6,8% (*n* = 41) an, einen Unfall verursacht zu haben; bei den Wiederholungstäter:innen waren es 10,1% (*n* = 16). Bei der Frage nach begangener Fahrerflucht gaben 8,0% (*n* = 49) der einmalig ohne Fahrerlaubnis Fahrenden und 11,3% der Wiederholungstäter:innen dies an. Die Unterschiede zwischen Personen, die einmalig ohne Fahrerlaubnisse gefahren sind und den Wiederholungstäter:innen sind statistisch nicht signifikant.

Gründe für das Fahren ohne Fahrerlaubnis

920 Personen gaben ihre Beweggründe für das Fahren ohne Fahrerlaubnis an. Die Befragten, die bereits ohne Fahrerlaubnis fuhren (FoF-Gruppe), wurden weiter in Personen unterteilt, die mehrmals (*n* = 186) oder einmalig (*n* = 734) ohne Fahrerlaubnis fuhren. Da mehrere Gründe zutreffend sein können, konnten Mehrfachantworten gegeben werden.

Die Gründe, denen die FoF-Gruppe insgesamt am häufigsten zustimmte, betreffen medizinischen Notfällen von der Person selbst oder nahestehenden Personen (29,0% der Fälle, *n* = 267), eingeschränkter Zugang zu alternativen Verkehrsmitteln (27% der Fälle, *n* = 248) und berufliche Fahrten (22,2% der Fälle, *n* = 204). Soziale Verpflichtungen, wie Verabredungen mit Freund:innen (21,4% der Fälle, *n* = 196) und alltägliche Besorgungen (21,0% der Fälle, *n* =

193), spielten ebenfalls eine entscheidende Rolle. Berufliche Aspekte, wie der Verlust des Jobs oder Nachteile im Beruf, wurden von 20,1% (*n* = 184) der Befragten als Motiv genannt. Die Nutzung alternativer Verkehrsmittel, die zeit- und kostenintensiver sind, stellte mit 19,4% der Fälle (*n* = 178) einen weiteren Grund dar, der mit „Trifft (voll und ganz) zu“ bewertet wurde. Unabhängig von den Umständen gaben 18,7% der Fälle (*n* = 172) an, ohne Fahrerlaubnis zu fahren. Der Aspekt des Ansehens und Prestiges floss bei 16,0% der Fälle (*n* = 146) in die Entscheidung ein. Finanzielle Aspekte spielten ebenfalls eine Rolle, wobei 15,2% der Fälle (*n* = 139) angaben, aufgrund von finanziellen Überlegungen und dem damit verbundenen Aufwand bewusst auf die Durchführung einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) zu verzichten. Die generellen Kosten einer MPU wurden von 14,9% der Fälle (*n* = 136) der Gesamtgruppe als Motiv angegeben.

Wiederholungstäter:inc gaben am häufigsten den Grund an, dass der Zugang zu alternativen Verkehrsmitteln eingeschränkt sei (33% der Fälle, *n* = 61). Hier wurden als Gründe auch Notfälle der befragten Person selbst oder einer nahestehenden Person (29,0% der Fälle, *n* = 54), sowie Fahrten im Kontext des Berufes (29,0% der Fälle, *n* = 54) häufig genannt. Auffällig ist, dass Wiederholungstäter:innen deutlich häufiger den Grund angaben, unabhängig von den Umständen ohne Fahrerlaubnis zu fahren (28,1% der Fälle, *n* = 52). Dies betrifft, im Vergleich zu Personen, die angaben, nur einmalig ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein, auch den Grund aufgrund von Verabredungen mit Freund:innen (27,0% der Fälle, *n* = 50) ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein.

Zusätzlich zu den vorgegebenen Gründen gaben die Befragten in einem offenen Textfeld weitere individuelle Gründe für das Fahren ohne Fahrerlaubnis an. Ein wesentlicher Grund war das Üben vor der Fahrprüfung (20,6%, *n* = 89). Weitere Gründe umfassten Notfallsituationen oder Krankenhausaufenthalte (5,3%, *n* = 23), fehlende öffentliche Verkehrsmittel oder notwendige nächtliche Fahrten (7%, *n* = 30), Fahrten auf Privatgelände (11,8%, *n* = 51), und Spaßfahrten mit Freunden (3,2%, *n*= 14). Auch Alkoholkonsum, Einkäufe und sonstige Aktivitäten wurden genannt (8,1%, *n* = 35). Urlaub im Ausland wurde von 3 Personen als Grund genannt (0,7%). Weitere 74 Teilnehmende (17,2%) führten persönliche, nicht näher spezifizierte Gründe an, die unter „Sonstige Gründe“ gefasst wurden.

Fahrstil nach Fahren ohne Fahrerlaubnis

Um zu untersuchen, ob Personen, die schon einmal oder mehrmals ohne Fahrerlaubnis gefahren sind (FoF-Gruppe), von einem anderen Fahrstil berichten als Personen, die noch nie ohne Fahrerlaubnis gefahren sind, wurde ein Mittelwertvergleich in Form eines t-Tests durchgeführt.

Für die Erfassung der Fahrstile wurden zunächst Korrelationsanalysen der einzelnen Variablen durchgeführt. Hinsichtlich des Fahrstils *careful* wurden die Items „Ich halte mich an die Verkehrsregeln“, „Ich bin beim Fahren sehr aufmerksam“ und „Ich fahre sehr vorsichtig und defensiv“ (jeweils (1) sehr selten, (3) weder noch, (5) sehr häufig) zu einem Konstrukt zusammengefügt.

Der Vergleich ergab, dass die Personen, die noch nie ohne Fahrerlaubnis fuhren, im Durchschnitt einen vorsichtigeren Fahrstil angaben (*M* = 4,17, *SD* = 0,64, *n* = 5.127) als die FoF-Gruppe (*M* = 3,93, *SD* = 0,72, *n* = 866). Dieser Mittelwertsunterschied ist signifikant (*t*(5991) = 10,193, *p* < 0,001) und hat eine kleine bis mittlere Effektgröße (Cohen's *d* 0,37; Hedges' Korrektur 0,37; Glass` Delta 0.34).

Des Weiteren wurde der „vorsichtige Fahrstil“ der FoF-Gruppe zwischen Fahrten mit und ohne Fahrerlaubnis verglichen. Es zeigt sich, dass Personen im Durchschnitt etwas vorsichtiger fahren, wenn sie ohne Fahrerlaubnis (*M* = 4,14, *SD* = 0,83, *n* = 770) als mit Fahrerlaubnis (*M* = 3,92, *SD* = 0,73) fahren. Dieser Unterschied ist signifikant (*t*(769) = -7,179, *p* < 0,001) und hat eine kleine Effektgröße (Cohen's *d* = -0,26; Hedges` Korrektur = -0.26). Die positive signifikante Korrelation (*r* = 0,42, *p* < 0,001) deutet darauf hin, dass Befragte, die generell einen vorsichtigeren Fahrstil angeben, dies auch beibehalten, wenn sie ohne Fahrerlaubnis fahren.

Auch wurde erfragt, wie Personen ihre Fahrkompetenz allgemein und im Vergleich zu anderen bewerten. Dabei wurden die Items „Ich schätze meine Fahrkompetenz im Ganzen als sehr gut ein“ und „Ich fahre besser als die meisten anderen“ (jeweils (1) sehr selten, (3) weder noch, (5) sehr häufig) zu einem Konstrukt zusammengefasst. Die Ergebnisse zeigen keine signifikante Differenz zwischen der FoF-Gruppe und Personen, die noch nie ohne Fahrerlaubnis fuhren. Der Mittelwert für die Fahrkompetenz derjenigen, die noch nie ohne Fahrerlaubnis fuhren, liegt bei 3,78 (*SD* = 0,75, *n* = 5.059), jener der FoF-Gruppe bei 3,8 (*SD* = 0,78, *n* = 856). Ein kleiner Unterschied zeigt sich hinsichtlich der Einschätzung der Fahrkompetenz innerhalb der FoF-Gruppe während mit bzw. ohne Fahrerlaubnis gefahren wurde. Der Mittelwert für die allgemeine Fahrkompetenz beträgt 3,79 (*SD* = 0,79, *n* = 768),

während er beim Fahren ohne Fahrerlaubnis bei 3,65 (*SD* = 0,94) liegt. Der gepaarte t-Test bestätigt die Signifikanz dieser Differenz ($t(767) = 4{,}825$, $p < 0{,}001$), jedoch mit einer kleinen Effektgröße (Cohen's $d = 0{,}174$, Hedges' Korrektur = 0,174). Dieses Ergebnis weist darauf hin, dass es einen statistisch signifikanten Unterschied in den Kontrollüberzeugungen bezüglich des Fahrstils gibt. Es scheint, dass die Fahrkompetenz minimal schlechter eingeschätzt wird, wenn ohne Fahrerlaubnis gefahren wird.

Auch wurde das Vermeidungsverhalten erfragt. Damit ist gemeint, wie häufig die Befragten verkehrsstarke Strecken und Regionen, lange Strecken und oder nächtliches Fahren vermeiden. Hierbei konnte durch einen Mittelwertvergleich kein signifikanter Unterschied zwischen Personen, die noch nie ohne Fahrerlaubnis fuhren, mit einem Mittelwert von 2,84 (*SD* = 1,03, *n* = 5.136) und der FoF-Gruppe mit einem Mittelwert von 2,85 (*SD* = 1,02, *n* = 871) gefunden werden. Das t-Test Ergebnis bestätigt die fehlende Signifikanz ($t(6005) = -0{,}11$, $p = 0{,}46$). Personen der FoF-Gruppe gaben einen signifikant höheren Mittelwert für einen vermeidenden Fahrstil an, wenn sie ohne Fahrerlaubnis fuhren ($M = 3{,}36$, $SD = 1{,}04$, $n = 768$) im Vergleich zu ihrem allgemeinen Fahrstil ($M = 2{,}86$, $SD = 1{,}03$). Die moderate und signifikante Korrelation ($r = 0{,}430$, $p < 0{,}001$) und die mittlere Effektgröße (Cohen's $d = -0{,}451$; Hedges' Korrektur = -0,451) deuten darauf hin, dass Personen, wenn sie ohne Fahrerlaubnis fahren, vermehrt einen vermeidenden Fahrstil zeigen, im Vergleich zu Fahrten, bei denen sie mit einer gültigen Fahrerlaubnis fahren.

Ein riskanter Fahrstil wurde ebenfalls erhoben, indem die Befragten die Items „Ich brauche beim Fahren einen gewissen Nervenkitzel“, „Ich genieße das Gefühl die Geschwindigkeitsbegrenzung auszureizen“ und „Ich fahre gerne riskant“ mit den Antwortmöglichkeiten (1) selten über (3) weder noch zu (5) sehr häufig beantworten konnten. Der Vergleich zeigt, dass Personen der FoF-Gruppe höhere Werte für einen riskanten Fahrstil angeben ($M = 2{,}59$, $SD = 1{,}10$, $n = 871$) als Personen, die noch nie ohne Fahrerlaubnis fuhren ($M = 2{,}00$, $SD = 0{,}96$, $n = 5.127$). Die Mittelwertdifferenz ist statistisch signifikant ($t(5996) = -16{,}333$, $p < 0{,}001$) und hat eine mittlere bis große Effektgröße (Cohen's $d = -0{,}6$; Hedges' Korrektur = -0,6). Daraus lässt sich schließen, dass es einen praktisch relevanten Unterschied in den Risikoeinschätzungen des Fahrstils zwischen den Gruppen gibt. Personen der FoF-Gruppe schätzen ihren Fahrstil als riskanter im Vergleich zu Personen, die noch nie ohne Fahrerlaubnis fuhren, ein.

Der Vergleich des allgemeinen Fahrstils mit dem Fahrstil während ohne Fahrerlaubnis gefahren zeigt für die FoF-Gruppe einen signifikanten Unterschied hinsichtlich Risikoreichtum. Der Mittelwert für den allgemeinen Fahrstil beträgt 2,63 (*SD* = 1,11, *n* = 777), während er bei dem Fahren ohne Fahrerlaubnis niedriger liegt bei 2,29 (*SD* = 1,18), was auf einen vorsichtigeren Fahrstil ohne Fahrerlaubnis hinweist. Die Korrelation ist hoch und signifikant ($r = 0{,}656$, $p < 0{,}001$), der t-Test zur Mittelwertdifferenz statistisch signifikant ($t(776) = 9{,}871$, $p < 0{,}001$). Die Effektgrößen ist klein bis mittel (Cohen's $d = 0{,}35$, Hedges' Korrektur = 0,35. Diese Ergebnisse deuten darauf hin, dass Personen dazu neigen, weniger risikoreich zu fahren, wenn sie ohne Fahrerlaubnis fahren, im Vergleich zu Fahrten, bei denen sie mit einer gültigen Fahrerlaubnis fahren.

Gesetzesübertretungen, Vorstrafen und strafrechtliche Einschätzung

Personen, die bereits ohne Fahrerlaubnis fuhren (FoF-Gruppe) wurden zu weiteren Delikten im Straßenverkehr befragt. Die häufigsten angegebenen Gesetzesverstöße waren Geschwindigkeitsüberschreitungen: 56,9% ($n = 805$) der Befragten gaben an, dies mindestens einmal im letzten Jahr getan zu haben, im Durchschnitt 26 Mal ($M = 26{,}36$, $SD = 113{,}48$). Das Schreiben von Nachrichten am Handy während des Fahrens folgte mit 50,1% ($n = 811$), durchschnittlich 21 Mal ($M = 20{,}56$, $SD = 67$). 44,8% ($n = 797$) gaben an, eine rote Ampel überfahren zu haben, mit im Schnitt 4 Verstößen ($M = 4{,}22$, $SD = 19{,}92$), und 30,9% ($n = 787$) fuhren ohne Sicherheitsgurt oder Helm, im Durchschnitt 25 Mal ($M = 24{,}77$, $SD = 107{,}53$). Weitere Verstöße wie das Fahren unter Alkoholeinfluss über 0,5 Promille (23,5%, $n = 784$) traten im Schnitt 6 Mal auf ($M = 5{,}78$, $SD = 28{,}73$). Fahren unter Substanzeinfluss wurde von 13,5% ($n = 777$) genannt, im Schnitt 21 Mal ($M = 21{,}25$, $SD = 82{,}61$). Schwerwiegendere Delikte wie Fahrerflucht wurden von 8,7% ($n = 768$) begangen, durchschnittlich 2 Mal ($M = 2{,}06$, $SD = 2{,}15$), und 7,5% ($n = 762$) gaben an, mindestens einmal einen Unfall verursacht zu haben, im Schnitt 3 Mal ($M = 2{,}79$, $SD = 4{,}2$).

Zusätzlich wurden Vorstrafen außerhalb des Straßenverkehrs im sozialen Umfeld erfragt, wobei die Antwortmöglichkeiten Ja (1) und Nein (2) bestanden, sowie die Möglichkeit die Frage nicht zu beantworten. 92,2% der FoF-Gruppe ($M = 1{,}92$, $SD = 0{,}27$, $n = 6.124$) verneinten, dass ihre Familienmitglieder oder Freund:innen Vorstrafen haben, im Vergleich zu 80,2% ($M = 1{,}80$, $SD = 0{,}4$, $n = 909$) der Personen, die noch nie ohne Fahrerlaubnis fuhren. Die Mittelwerte zeigen einen signifikanten Unterschied ($t(7031) = 11{,}749$, $p < 0{,}001$), mit einem mittleren Effekt (Cohen's $d = 0{,}42$).

Hinsichtlich eigener Vorstrafen verneinten 97,0% der Personen, die noch nie ohne Fahrerlaubnis fuhren (*M* = 1,97, *SD* = 0,17 *n* = 6166) und 85,6% der FoF-Gruppe (*M* = 1,86, *SD* = 0,35, *n* = 915) dies. Auch hier zeigte sich ein signifikantes Ergebnis ($t(7079) = 15{,}726$, $p < 0{,}001$) mit mittlerem bis großem Effekt (Cohen's $d = 0{,}56$). Insgesamt besitzt die Mehrheit beider Gruppen keine Vorstrafen außerhalb des Straßenverkehrs.

Die Befragten wurden außerdem gefragt, ob sie das Fahren ohne Fahrerlaubnis als Straftat, Ordnungswidrigkeit oder Bagatelldelikt einstufen. 78,1% aller Befragten (*n* = 4.768) ordneten es als Straftat ein, 19,5% (*n* = 1.193) als Ordnungswidrigkeit, 1,3% (*n* = 79) als Bagatelldelikt, und 1,1% (*n* = 66) wussten es nicht. Personen, die mehrmals ohne Fahrerlaubnis gefahren sind, tendierten häufiger dazu, es als Bagatelldelikt zu betrachten (5,5%, *n* = 9), im Vergleich zu denjenigen, die dies nur einmalig taten (3,1%, *n* = 22), und jenen, die nie ohne Fahrerlaubnis fuhren (0,9%, *n* = 47).

3.3 Psychologische Prädiktoren des Fahrens ohne Fahrerlaubnis

Auswertungsmethode

Um über die deskriptiven Daten hinaus ein vertieftes Verständnis für die Hintergründe und Motivation bezüglich des Verhaltens schaffen zu können, wurde ein Pfadmodell auf Basis der *Theory of Planned Behavior* (TPB) durchgeführt. Das Pfadmodell zur Überprüfung der *Theory of Planned Behavior* ermöglicht die Analyse direkter und indirekter Einflüsse zwischen den TPB-Variablen (Einstellung, subjektive Norm, wahrgenommene Verhaltenskontrolle, Intention und tatsächliches Verhalten) (Ajzen, 1991; Ajzen & Schmidt, 2020, Bortz & Schuster, 2010). Das Pfadmodell wurde in R-Studio mithilfe des Pakets *lavaan* erstellt. Mit Hilfe der dort erstellten Pfadmodellierung konnte überprüft werden, welche Konstrukte einen Einfluss auf das Verhalten haben.

Zunächst wurden die verwendeten Modellkonstrukte überprüft und vorbereitet, indem fehlende Werte als solche definiert wurden. Dabei wurde geprüft, ob es sich um numerische Skalen handelt, wobei die Skalierungen gegebenenfalls angepasst wurden, um die Interpretation zu erleichtern. Gegensätzlich skalierte Aufmerksamkeitsvariablen wurden ebenfalls angepasst. Zudem wurden Regressionen zwischen der exogenen und der endogenen Variable berechnet wie auch eine mögliche Korrelation der einzelnen Items eines Konstrukts, um eine Multikollinearität[257] auszuschließen.

In einem weiteren Schritt wurde ein Modell erstellt, welches alle Variablen beinhaltet, die im Hinblick auf das theoretische Modell erhoben wurden. Durch dieses Vorgehen konnte Schritt für Schritt das Model verbessert werden, um das Verhalten, Fahren ohne Fahrerlaubnis, möglichst genau erklären zu können. Im ersten Schritt wurden die Pfadkoeffizienten betrachtet, um zu analysieren, inwieweit eine Varianz vorhanden ist.

Die Bewertung eines Pfadmodells erforderte die Berücksichtigung verschiedener Gütekriterien, um die Passung des Modells zu den Daten zu beurteilen. In der Software lavaan wurden dabei mehrere Statistikwerte herangezogen, darunter der Comparative Fit Index (CFI), der Tucker-Lewis Index (TLI), der Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA), der Standardized Root Mean Square Residual (SRMS), der Chi-Quadrat-Test und das R-Square.

Vorbereitung der Konstrukte

Zur Testung der Annahmen der *Theory of Planned Behavior* wurden die Daten der Experimentalgruppe genutzt, wenn die relevanten Fragen beantwortet wurden. Die Mittelwerte der Items zu den Konstrukten Verhalten, Intention, Einstellungen, subjektive Normen und wahrgenommene Verhaltenskontrolle wurden berechnet und durch Faktorenanalysen überprüft. Reliabilitätstests bestätigten die Messgenauigkeit der meisten Konstrukte, wobei die Ergebnisse weitgehend zufriedenstellend waren.

Die Konstrukte zur Einstellung (*Attitude (Begründungen)* mit Cronbach's Alpha 0,924, *M* = 2,05, *SD* = 1,07 und *Attitude (Alternativen)* mit Cronbach's Alpha 0,88, *M* = 0,35, *SD* = 0,39) zeigten hohe Konsistenz. Die Variable

[257] Als Multikollineraität wird die Korrelation von zwei oder mehreren unabhängigen Variablen verstanden, welches in einer Regressionsanalyse vorliegen kann. Dies kann die Schätzung der Regressionskoeffizienten beeinträchtigen ()

„Zeitintensiver“ wurde aufgrund abweichender Korrelationen ausgeschlossen. Die „Behavior Beliefs“ umfassen das Konstrukt des Fahrstils (*Behavior Beliefs (Fahrstil)*, Cronbach's Alpha 0,718, *M* = 2,85, *SD* = 1,02) und die Risikowahrnehmung (*Behavior Beliefs (Risikowahrnehmung)*, Cronbach's Alpha 0,852, *M* = 0,32, *SD* = 1,23). Die subjektiven Normen wurden durch die wahrgenommene Zustimmung von Freund:innen und Familie zum Fahren ohne Fahrerlaubnis gemessen.

Für das Konstrukt der Beurteilung, welches aus der Beurteilung (*Normative Beliefs (Beurteilung)*) und der wahrgenommenen Wahrscheinlichkeit des sozialen Umfeldes selbst ohne Fahrerlaubnis zu fahren (*Normative Beliefs (Wahrscheinlichkeit)*) besteht, konnte ein Cronbach's Alpha von 0,763 (*M* = 2,07, *SD* = 1,19) ermittelt werden. Die wahrgenommene Kontrolle über das eigene Verhalten (*PBC (freie Entscheidung)*) zeigte unterschiedliche Dimensionen, daher wurden nur zwei Variablen zusammengefasst (Cronbach's Alpha 0,616, *M* = 3,36, *SD* = 1,31); die übrigen Variablen wurden separat behandelt.

Die *Control Beliefs* wurden durch zwei Einzelvariablen abgebildet, die die eigene Fahrkompetenz im Vergleich zu anderen und die allgemeine Selbstwahrnehmung der Fahrkompetenz messen. Diese Vorbereitung legt die Grundlage für die Pfadanalyse und die Identifikation von Zusammenhängen zwischen den Konstrukten und dem Fahren ohne Fahrerlaubnis

Korrelationsmatrix

Bevor das Pfadmodell berechnet werden kann, ist es sinnvoll eine Korrelationsmatrix aller Konstrukte durchzuführen. Die Berechnung einer Korrelationsmatrix aller Konstrukte ermöglicht es, signifikante Beziehungen zwischen den Variablen für die Pfadanalyse zu identifizieren. Diese Korrelationen helfen dabei, relevante Pfade für das Modell zu bestimmen und die theoretische Fundierung der Analyse zu unterstützen.

Die Korrelationsmatrix der vorliegenden Daten zeigt mehrere bedeutsame Zusammenhänge zwischen den untersuchten Variablen (Abbildung 6). Insbesondere fällt auf, dass die Stärke der Korrelationen variiert. Beginnend mit der signifikantesten Beziehung ergibt sich eine auffällige positive Korrelation zwischen der Zustimmung zu Begründungen für das Fahren ohne Fahrerlaubnis und der subjektiven Norm (r = 0,585, p < 0,001). Diese Ergebnisse deuten darauf hin, dass Personen, die Begründungen für das Fahren ohne Fahrerlaubnis zustimmen, tendenziell auch positivere Einstellungen dazu haben.

Eine weitere bedeutsame Korrelation besteht zwischen der Intention, in der Zukunft (wieder) ohne Fahrerlaubnis zu fahren und der positiven Beurteilung des Umfeldes, wenn die Befragten selbst ohne Fahrerlaubnis fahren (r = 0,351, p < 0,001). Dies legt nahe, dass individuelle Absichten mit der wahrgenommenen Neigung des sozialen Umfelds zur Teilnahme an ähnlichem Verhalten in Verbindung stehen.

Eine geringere, aber dennoch bedeutsame positive Korrelation besteht zwischen der Einstellung gegenüber dem Fahren ohne Fahrerlaubnis und der Risikowahrnehmung, erwischt zu werden (r = 0,339, p < 0,01). Personen, die diesem Verhalten positiver gegenüberstehen, neigen dazu, eine geringere Risikowahrnehmung zu haben.

In Bezug auf die Kontrolle über das eigene Fahrverhalten zeigt sich, dass Personen, die glauben, dass es allein in ihrer Hand liegt, ob sie ohne Fahrerlaubnis fahren, auch eine positive Einstellung gegenüber Fahren ohne Fahrerlaubnis als bessere Verkehrsalternative haben (r = 0,309, p < 0,01).

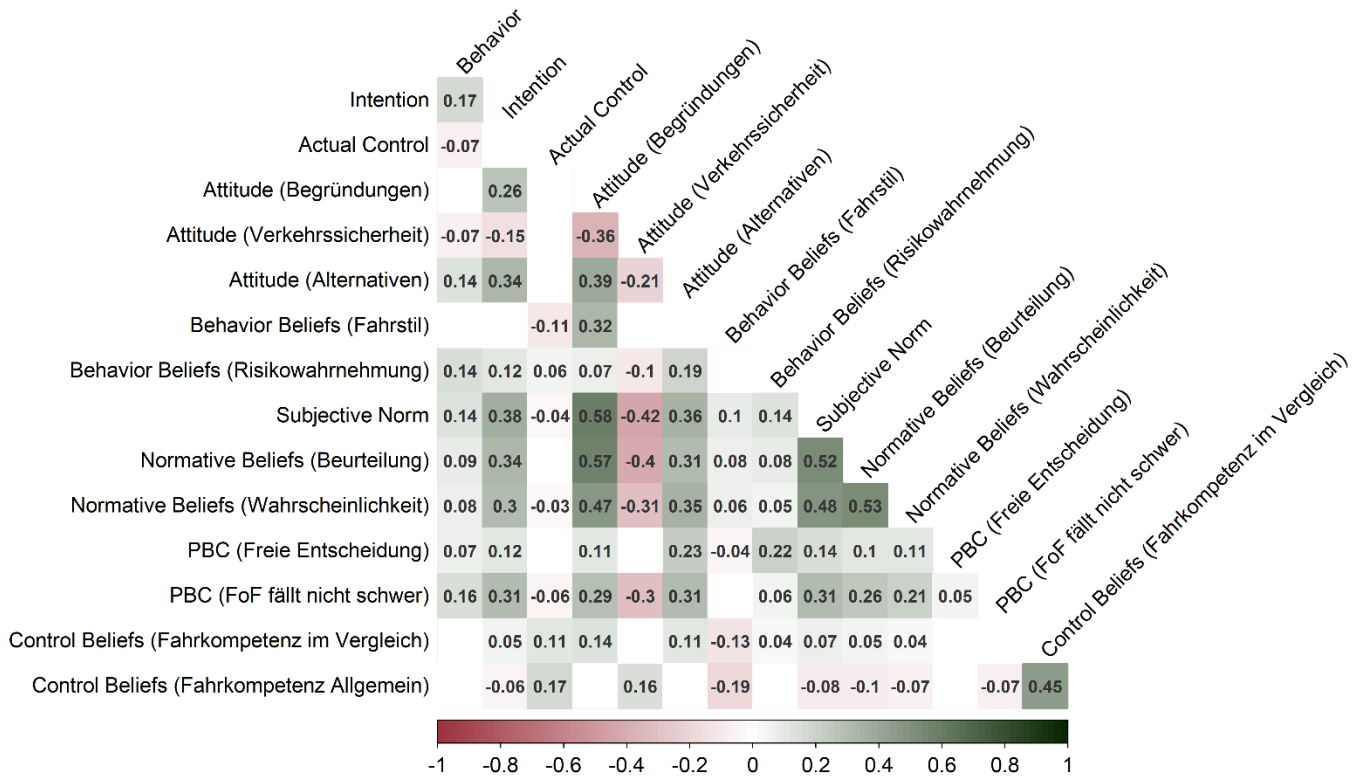


Abbildung 6: Korrelationsmatrix der Konstrukte des Pfadmodells, $p < 0,05$

Ergebnisse des Pfadmodells

Die klassische Theorie des geplanten Verhaltens (Ajzen, 1991) wurde anhand von Einstellungen, subjektiven Normen und wahrgenommener Verhaltenskontrolle als Prädiktoren der Verhaltensintention, welche das Fahren ohne Fahrerlaubnis vorhersagt, überprüft. Ein anfängliches Modell mit allen Konstrukten, die zu diesen Kategorien gehören zeigte einen verbesserungswürdigen Fit, weshalb schrittweise Anpassungen an den Regressionspfaden vorgenommen wurden. Das finale, einfache Modell (Abbildung 7) zeigt eine gute Anpassung an die Daten (Chi^2 = 15,444, df = 3, $p < 0,001$, CFI = 0,944, TLI = 0,868, RMSEA = 0,067, SRMR = 0,034, n = 933).

Bei der Betrachtung der einzelnen Pfade wird deutlich, dass die Intention, sich für das Fahren ohne Fahrerlaubnis zu entscheiden, mit allen drei Prädiktoren (Einstellungen, subjektive Norm und wahrgenommene Verhaltenskontrolle) zusammenhängt. Die subjektive Norm, welche die positive Einstellung des sozialen Umfeldes gegenüber dem Fahren ohne Fahrerlaubnis beinhaltet, ist jedoch der deutlichste Prädiktor (β = 0,23, $p < 0,001$). Der Einfluss der Einstellung, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis besser als alternative Verkehrsmittel angesehen wird (β = 0,20, $p < 0,001$) und der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle (β = 0,18, $p < 0,001$) ist zwar statistisch bedeutsam, aber im Vergleich zur subjektiven Norm etwas geringer. Die positive Bewertung des Fahrens ohne Fahrerlaubnis gegenüber anderen Verkehrsmitteln sowie die Einschätzung, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis leichtfällt, haben demnach einen kleineren Einfluss auf die Intention. Der wichtigste Prädiktor ist aber die subjektive Norm, dass das Umfeld das eigene Fahren ohne Fahrerlaubnis als positiv bewertet.

Wie in der Theorie des geplanten Verhaltens angenommen, wird die Entscheidung, ohne Fahrerlaubnis zu fahren, von der Intention vorhergesagt (β = 0,17, $p < 0,001$). Die drei Prädiktoren des Modells hängen demnach indirekt, über die bewusste Intention zur Handlung, mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis zusammen.

Es ist auch wichtig anzumerken, dass die Einstellung zu Verkehrsregeln und die Zustimmung zu Begründungen für das Fahren ohne Fahrerlaubnis sowie die wahrgenommene Verhaltenskontrolle in Bezug auf die freie Entscheidung ohne Fahrerlaubnis zu fahren keinen statistisch signifikanten Beitrag zur Erklärung des Fahrens ohne Fahrerlaubnis über die drei Faktoren im Modell hinaus machen. Daher wurden sie im Rahmen der Modellanpassung entfernt.

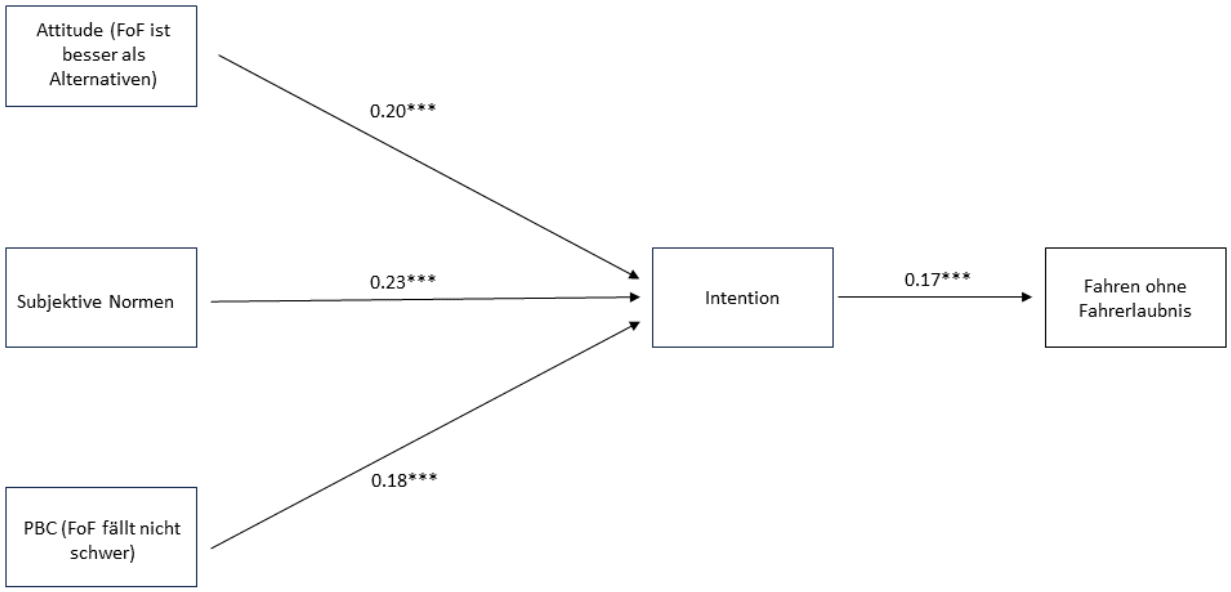


Abbildung 7: Fahren ohne Fahrerlaubnis Pfadmodell nach der TPB (Ajzen, 1991)

Nach der ersten Analyse der psychologischen Prädiktoren für das Fahren ohne Fahrerlaubnis, soll im Folgenden ein vertiefendes Verständnis für die Einstellungen, subjektiven Normen und wahrgenommenen Verhaltenskontrolle entwickelt werden. Dazu wurde auf ein erweitertes Modell der Theorie des geplanten Verhaltens von Ajzen & Schmidt (2020) zurückgegriffen (Abbildung 8).

Ajzen und Schmidt haben postuliert, dass die Aufnahme von Faktoren, die die Einstellungen, die subjektive Norm und die wahrgenommene Verhaltenskontrolle erklären können, die Aufklärung des Verhaltens nochmals verbessert. Daher wurden drei Gruppen von grundlegenden Überzeugungen (Beliefs) in das Modell aufgenommen: Verhaltensüberzeugungen, normative Überzeugungen und Kontrollüberzeugungen. Die Verhaltensüberzeugungen beinhalten die Bewertung des Risikos während des Fahrens ohne Fahrerlaubnis kontrolliert zu werden (*Behavior Beliefs (Risikowahrnehmung)*) und ob häufig mit einem vermeidenden Fahrstil gefahren wird (*Behavior Beliefs (Fahrstil)*). Die normativen Überzeugungen beziehen sich auf die soziale Ebene und beinhalten die wahrgenommene Wahrscheinlichkeit mit der das Umfeld der Befragten selbst ohne Fahrerlaubnis fährt (*Normative Beliefs (Wahrscheinlichkeit)*) und wie dieses allgemein das Fahren ohne Fahrerlaubnis beurteilt (*Normative Beliefs (Beurteilung)*). Die Einschätzung der eigenen Fahrkompetenz (*Control Beliefs (Fahrkompetenzen Allgemein)*) und der Einschätzung im Vergleich zu anderen (*Control Beliefs (Fahrkompetenzen im Vergleich)*) bilden die Kontrollüberzeugungen ab.

Wieder wurde zunächst ein Pfadmodell berechnet, in dem alle theoretisch angenommenen Pfade und Konstrukte aufgenommen wurden. Dieses Modell wurde anschließend auf Basis der nicht-signifikanten Zusammenhänge und der Modification Indices schrittweise angepasst. Das finale Modell, das im Folgenden beschrieben wird, hat einen zufriedenstellenden Model Fit (Chi^2 = 354,581, df = 73, p < 0,001, CFI = 0,895, TLI = 0,868, RMSEA = 0,064, SRMR = 0,055, n = 933).

Zunächst ist festzustellen, dass die Annahmen des einfachen Modells (Abbildung 7) bestehen bleiben: Die Einstellung, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis besser ist als Alternativen, die subjektive Norm und die wahrgenommene Verhaltenskontrolle zeigen die oben beschrieben Zusammenhänge zur Intention ohne Fahrerlaubnis zu fahren. Neu hinzugekommen sind die Verhaltensüberzeugungen. Die Ergebnisse legen nahe, dass die positive Einstellung gegenüber dem Fahren ohne Fahrerlaubnis im Vergleich zu alternativen Verkehrsmitteln signifikant mit der Intention ohne Fahrerlaubnis zu Fahren verbunden ist, wie oben aufgezeigt. Die Einstellung wird signifikant durch die Verhaltensüberzeugung erklärt: Wird das Risiko der Kontrolle beim Fahren ohne Fahrerlaubnis als sehr gering eingeschätzt, hat dies einen positiven Effekt auf die Einstellung gegenüber dem Fahren ohne

Fahrerlaubnis als Verkehrswahl (β = 0,12, p < 0,001). Des Weiteren zeigt sich, dass die Einstellung hinsichtlich der Zustimmung zu Gründen ohne Fahrerlaubnis zu fahren ebenfalls einen Einfluss auf die positive Bewertung von Fahren ohne Fahrerlaubnis gegenüber alternativer Verkehrsmittel hat. Das standardisierte Regressionsgewicht beträgt hier 0.370 (p < 0,001). Insgesamt deuten diese Befunde darauf hin, dass die individuelle Einstellung zum Fahren ohne Fahrerlaubnis als vorteilhaftere Mobilitätsform mit spezifischen Verhaltensüberzeugungen und Gründen für die Zustimmung zum Fahren ohne Fahrerlaubnis verbunden ist. Keinen signifikanten Einfluss hat dagegen ein vermeidender Fahrstil auf die positive Bewertung des Fahrens ohne Fahrerlaubnis als bevorzugte Mobilitätsform.

Die subjektive Norm, inwiefern die Befragten ihrem Umfeld eine positive Einstellung hinsichtlich der Ausübung des Fahrens ohne Fahrerlaubnis zuschreiben, beeinflusst nicht nur die Intention, sondern wird vor allem von den normativen Überzeugungen erklärt: Die Zustimmung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit, dass nahestehende Personen der Befragten selbst ohne Fahrerlaubnis fahren würden (β = 0,25, p < 0,001) und inwiefern diese das Verhalten im allgemeinen positiv bewerten (β = 0,49, p < .001), beeinflussen die subjektive Norm. Ob das Umfeld das Fahren ohne Fahrerlaubnis der Befragten als positiv bewertet steht im Zusammenhang damit, wie das Umfeld allgemein das Fahren ohne Fahrerlaubnis bewertet und wie hoch die Wahrscheinlichkeit ist, dass diese selbst ohne Fahrerlaubnis fahren würden.

Zudem wird durch das komplexere Pfadmodell deutlich, dass die wahrgenommene Verhaltenskontrolle ebenfalls durch normative Überzeugungen, Verhaltensüberzeugungen und von der subjektiven Norm beeinflusst wird. Personen, die das Risiko als gering einschätzen, während des Fahrens ohne Fahrerlaubnis kontrolliert zu werden, geben an, dass es ihnen tendenziell leicht fällt ohne Fahrerlaubnis zu fahren (β = 0,23, p < 0,001). Ebenfalls besteht ein positiver Effekt der normativen Überzeugungen: Schätzen die Befragten die Einstellung ihres Umfeldes hinsichtlich dem Fahren ohne Fahrerlaubnis positiv ein, geben sie ebenfalls eher an, dass ihnen dieses Verhalten leicht fällt (β = 0,11, p = 0,012). So wird die wahrgenommene Verhaltenskontrolle weiter durch die soziale Ebene erklärt: Wenn das Umfeld das Fahren ohne Fahrerlaubnis der Befragten positiv bewertet, fällt es ihnen leichter ebendies zu tun (β = 0,16, p < 0,001). Von den Kontrollüberzeugungen auf die wahrgenommene Verhaltenskontrolle konnte kein signifikanter Effekt aufgezeigt werden. Dafür wird eine erheblich positive Wirkung der Einstellung auf die Verhaltenskontrolle aufgezeigt. Wenn das Fahren ohne Fahrerlaubnis an sich gegenüber alternativer Verkehrsmittel positiv bewertet wird, wird auch der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle positiv zugestimmt (β = 0,22, p < 0,001). Im Kontrast dazu steht die Variable „Actual Control“, bei der ein negativer Effekt mit einem standardisierten Regressionsgewicht von -0.087 (p = 0,015) identifiziert wurde. Dies weist darauf hin, dass eine niedrige wahrgenommene tatsächliche Kontrolle über das eigene Fahrverhalten mit einer geringeren Zustimmung, dass das Fahrverhalten leichtäfllt, assoziiert ist. Daraus lässt sich ableiten, dass die Verfügbarkeit eines Kfz nicht ausschlaggebend dafür ist, ob ohne Fahrerlaubnis gefahren wird. Dies bestätgt ebenfalls das Ergebnis, dass keine signigikanten und damit aussagekräfigten Interaktionspfade von der tatsächlichen Verhaltenskontrolle auf den Effekt der Intention auf das Fahren ohne Fahrerlaubnis hat. Dies gilt ebenfalls für die wahrgenommene Verhaltenskontrolle: auch hier konnten keine Interaktionspfade ausgemacht werden.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Intention durch subjektive Normen, die Ansicht, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln die bessere Alternative darstellt und die Leichtigkeit ohne Fahrerlaubnis zu fahren, erklärt wird. Die subjektiven Normen werden maßgeblich durch die allgemeine, positive Bewertung des Fahrens ohne Fahrerlaubnis des Umfeldes beeinflusst. Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle wird durch eine geringe Risikowahrnehmung erklärt und die positive Bewertung des Fahrens ohne Fahrerlaubnis als besseres Verkehrsmittel wird mit unter davon bestimmt, wie sehr den Begründungen für das Fahren ohne Fahrerlaubnis zugestimmt wird.

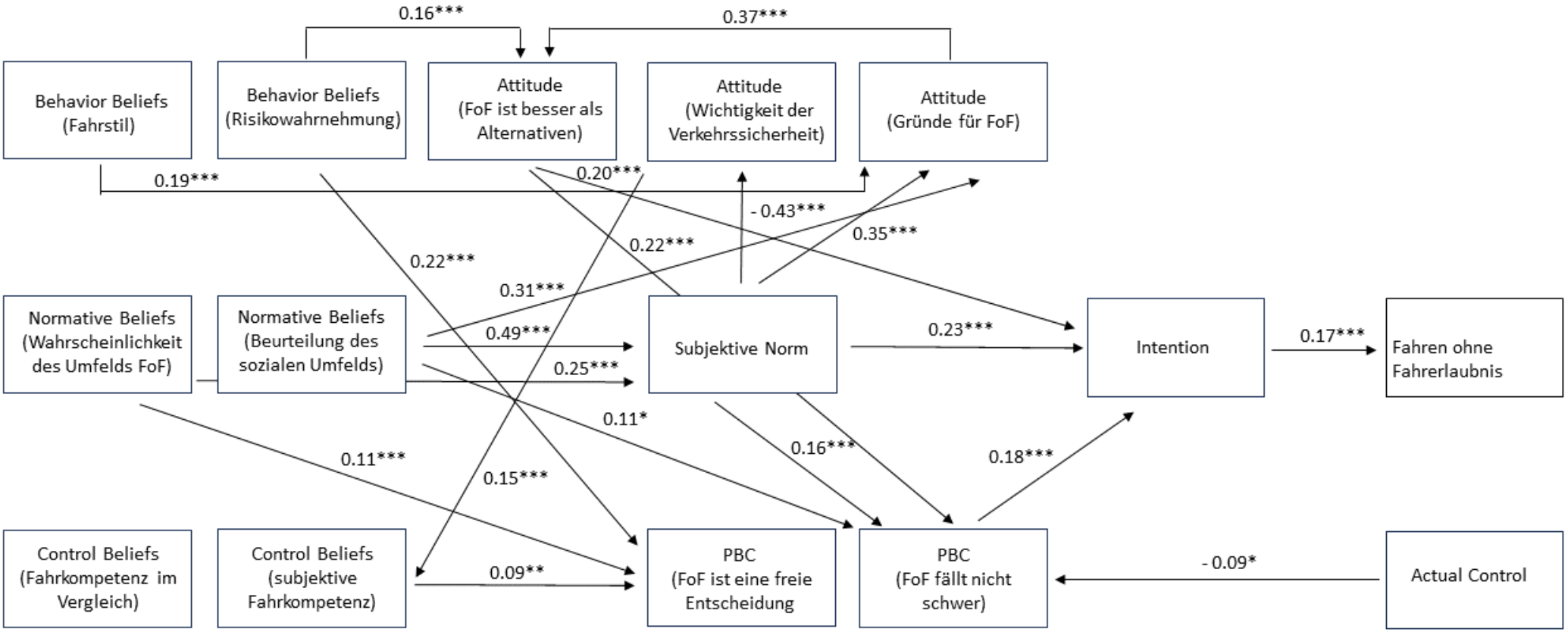


Abbildung 8: Fahren ohne Fahrerlaubnis Pfadmodell nach der TPB (Ajzen & Schmidt 2020)

3.4 Fazit

Die Analyse der Befragung zum Fahren ohne Fahrerlaubnis offenbart vielfältige Erkenntnisse über die Verhaltensweisen, demografischen Unterschiede und Motivationen der Befragten. Die Dunkelfeldstudie bestätigt die Analyse der Hellfeldstatistik: Die Altersgruppe der 31-40-Jährigen zeigte die höchste Prävalenz von Personen, die ohne Fahrerlaubnis fuhren. Ein deutlicher Trend zeigt sich in der Geschlechterverteilung, wobei häufiger Männer als Frauen angaben, schon ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein. Eine vertiefte Analyse der Geschlechtsunterschiede könnte möglicherweise Faktoren wie soziale Normen oder Risikobereitschaft aufdecken. Unterschiede hinsichtlich weiterer demografischer Merkmale wie Familienstand und Bildung zwischen Personen, die schon einmal ohne Fahrerlaubnis gefahren sind und Personen, die dies verneinen, zeigen sich nicht.

Die Diskrepanz zwischen Hellfeld- und Dunkelfeldwerten legt nahe, dass Unfälle im Zusammenhang mit Fahren ohne Fahrerlaubnis unterschätzt werden könnten.

Die festgestellten Unterschiede im Fahrverhalten deuten darauf hin, dass Personen, die schon ohne Fahrerlaubnis gefahren sind, tendenziell einen weniger vorsichtigen Fahrstil aufweisen, was sich jedoch auf den allgemeinen Fahrstil beschränkt: Fahren diese Personen ohne Fahrerlaubnis, beschreiben sie ihren Fahrstil vorsichtiger als bei Fahrten mit Fahrerlaubnis. Ähnliche Tendenzen lassen sich auch hinsichtlich eines riskanten Fahrstils ablesen: Die vergleichende Analyse des Fahrverhaltens zwischen Personen, die noch nie und jenen, die bereits ohne Fahrerlaubnis fuhren, ergab, dass Personen, die bereits ohne Fahrerlaubnis fuhren, tendenziell einen risikoreicheren Fahrstil an den Tag legen. Interessanterweise neigen diese Personen dazu, weniger riskant zu fahren, wenn es sich um eine Fahrt ohne Fahrerlaubnis handelt.

Die Bedeutsamkeit der Einstellung gegenüber dem Fahren ohne Fahrerlaubnis und die soziale Ebene werden ebenfalls in der Analyse der psychologischen Prädiktoren deutlich: Hier verweisen die Ergebnisse darauf, dass es ausschlaggebend ist, wie das soziale Umfeld dem Fahren ohne Fahrerlaubnis im Allgemeinen und hinsichtlich der Bewertung des Fahrverhaltens der Befragten selbst gegenüber eingestellt ist. Dies wird auch in den Angaben der Gründe, warum die Personen ohne Fahrerlaubnis gefahren sind, deutlich: Die soziale Ebene, sei es hinsichtlich Freizeitaktivitäten, Angst vor Nachteilen im Job oder bezüglich negativer Auswirkungen auf das Prestige, zieht sich, neben finanziellen Aspekten, durch die Begründungen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis. Notfälle, der Befragten selbst oder von nahestehenden Personen, wurde am häufigsten als Grund für das Fahren ohne Fahrerlaubnis benannt.

Ein weiteres interessantes Ergebnis zeigt sich in der Aussage von Personen, die ohne Fahrerlaubnis gefahren sind, häufiger Familienmitglieder oder Freund:innen mit einer Vorstrafe zu haben, als Personen, die noch nie ohne Fahrerlaubnis gefahren sind. Es ist jedoch wichtig zu betonen, dass die Mehrheit beider Gruppen aussagt, selbst bzw. keine Personen in der Familie oder Freund:innenkreis zu haben, die eine Vorstrafe haben. Nicht-ausschlaggebend scheint das Bewusstsein zu sein, dass es sich beim Fahren ohne Fahrerlaubnis um eine Straftat handelt. Im Falle von Personen, die mehrmals ohne Fahrerlaubnis gefahren sind, fällt auf, dass diese Gruppe das Fahren ohne Fahrerlaubnis eher als Bagatelldelikt betrachtet. Dies könnte auf eine Normalisierung oder Bagatellisierung dieses Verstoßes in dieser speziellen Gruppe hindeuten, wobei hier auf die geringe Aussagekraft aufgrund der geringen Anzahl der Personen zu verweisen ist.

Die Analyse des Pfadmodells zeigte, dass vor allem die Einstellung, dass Fahren ohne Fahrerlaubnis attraktiver ist als alternative Verkehrsmittel ein Prädiktor für die Entscheidung für das Fahren ohne Fahrerlaubnis ist. Andere Faktoren, die aus theoretischer Sicht als wichtig erachtet werden könnten, wie Einschätzung der Fahrkompetenz oder die Einstellung gegenüber der Einhaltung der Verkehrsregeln, scheinen nicht erklärend für das Verhalten zu sein. Auch hängt die Entscheidung ohne Fahrerlaubnis fahren zu wollen, nicht mit der Verfügbarkeit eines Kfz zusammen.

Insgesamt verdeutlichen diese Erkenntnisse die Komplexität des Phänomens Fahren ohne Fahrerlaubnis und weisen darauf hin, dass präventive Maßnahmen und rechtliche Interventionen nicht nur auf die Verhinderung von Verkehrsdelikten, sondern auch auf die Bewältigung der damit verbundenen sozialen und finanziellen Herausforderungen abzielen sollten. Es fällt auf, dass das Pfadmodell, obwohl es auf einem etablierten Modell der Verhaltensprädiktion basiert, nur einen kleinen Teil der Varianz des tatsächlichen Verhaltens und einen etwas größeren Teil der Verhaltensintention aufklärt. Dazu kommt eine breite Zustimmung zu Begründungen, warum ohne Fahrerlaubnis gefahren wird. Diese Befunde können darauf hinweisen, dass es sich beim Fahren ohne

Fahrerlaubnis weniger um eine intensiv geplante, sondern eher um eine spontane, situative Entscheidung handelt, die geprägt von den sozialen Umständen und Gelegenheiten getroffen wird. Der meistgenannte Grund, wegen eines Notfalls ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein, unterstützt die These der spontanen Handlung. Der schon beschriebene zentrale Befund der Pfadanalyse, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis als positiver gegenüber anderen Verkehrsmittel eingeschätzt wird, spricht ebenfalls für diese Interpretation.

Zusammenfassend verdeutlichen diese Ergebnisse die vielschichtigen Einflüsse und Wahrnehmungen im Zusammenhang mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis. Die emotionalen, sozialen Aspekte wie auch die Begründungen hinsichtlich des Fahrens ohne Fahrerlaubnis und somit der Kontext der Situation und die Einstellung gegenüber dem Verhalten, spielen eine bedeutende Rolle und sollten bei der Entwicklung von präventiven Maßnahmen und rechtlichen Interventionen berücksichtigt werden.

4 Qualitative Interviews: Expert:innen und Täter:innen (AP4 und AP5)

Zuvor konnte die Dunkelfeldstudie quantitative Prädiktoren für das Fahren ohne Fahrerlaubnis aufzeigen. Die Ergebnisse legen nahe, dass das soziale Umfeld, sowie die Bewertung alternative Verkehrsmittel und die wahrgenommene Verhaltenskontrolle das Verhalten beeinflussen. Um das Verständnis für die genannten Prädiktoren, wie auch die Umstände und Hintergründe zu vertiefen, ist es naheliegend, Personen qualitativ hinsichtlich des Verhaltens zu befragen. Das folgende Kapitel enthält die zentralen Ergebnisse der qualitativen Interviews mit Expert:innen und Täter:innen im Bereich des Fahrens ohne Fahrerlaubnis. Ziel ist es, die unterschiedlichen Perspektiven der Expert:innen auf das Phänomen Fahren ohne Fahrerlaubnis wie auch die Beweggründe der Täter:innen herauszustellen, um die Umstände und Motivationen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis näher zu erörtern. Die Interviewleitfäden basieren auf den Ergebnissen der Dunkelfeldstudie.

4.1 Methode – Expert:innen

Vorgehensweise

Für ein vertiefendes Verständnis für das Fahren ohne Fahrerlaubnis wurden Expert:innen aus unterschiedlichen beruflichen Bereichen (Polizei, Justiz und Verkehrspsychologie) mittels eines leitfadengestützten Interviews um ihre Expertise hinsichtlich des Phänomens wie auch bezüglich der Einschätzungen der Hintergründe und Tatmotivationen gebeten. Die Interviewpartner:innen wurden mittels Internetrecherche oder beruflicher und sozialer Kontakte rekrutiert und die Interviews wurden im Februar bis April 2023 geführt. Ein Datenschutzkonzept wurde erstellt, worüber die Interviewpartner:innen im Vorfeld aufgeklärt wurden. Zudem wurde eine Teilnahmeinformation ausgehändigt. Des Weiteren wurden die Interviewpartner:innen vor dem Interview gebeten, eine Einverständniserklärung und eine Datenschutzvereinbarung zu unterzeichnen.

Auswertungsmethode

Zunächst wurden die Interviews transkribiert und anonymisiert. Dabei entstand eine Schlüsselliste, die ausschließlich der Projektleitung des Zentrums für kriminologische Forschung Sachsen e.V, Anika Radewald, vorliegt. Nach der Transkription wurde mittels des Programms MAXQDA ein Kodierungsleitfaden erstellt, welcher sich nach dem Leitfaden der jeweiligen Interviews richtete. Die Auswertungsmethode bestand aus einer qualitativen Inhaltsanalyse mit einem strukturierenden Ansatz und einem induktiven Teil (Mayring, 1994). Dabei werden zunächst vorab definierte Kategorien (wie bspw. Motivation, Umstände, Konstellation der Fahrerlaubnis) genutzt, um gezielt relevante Inhalte aus dem Material zu extrahieren. Ergänzend werden während der Analyse neue Kategorien induktiv aus dem Text entwickelt, um auch darüber hinaus reichende Aspekte und Themen zu berücksichtigen. Dieses systematische Vorgehen ermöglicht eine transparente und nachvollziehbare Auswertung des Materials im Hinblick auf die Forschungsfrage. Somit kann sichergestellt werden, dass die erfassten Inhalte der Interviews strukturiert analysiert und dennoch keine zusätzlichen Inhalte übersehen werden.

Fragebogenkonstruktion

Für jede Berufsgruppe wurde ein Leitfaden erstellt, um die Erfahrungen und Expertise miteinander vergleichen zu können. Dabei wurden alle Leitfäden gleichermaßen strukturiert. Nur ein Block, der die berufsspezifischen Erfahrungen thematisiert, wurde individuell für die jeweiligen Berufe bei den Expert:innen-Interviews konzipiert.

Für jeden Block wurde eine Leitfrage erstellt, wie auch untergeordnete Fragen und ggfs. Nachfragen. Der erste Block behandelte die Einleitung wie auch Fragen zum Beruf und den Berührungspunkten zur Thematik. Im zweiten Block wurde nach der Erfahrung hinsichtlich der Hintergründe und Umstände beim Fahren ohne Fahrerlaubnis gefragt, welche nach der jeweiligen Expertise auszumachen sind. Der dritte Block ist der berufsspezifische Block. Hier wurde bei allen Interviewpartner:innen dieselbe Leitfrage gestellt, die darauf abzielte, die gängige Praxis in dem jeweiligen Beruf mit dem Phänomen zu erfragen. Dabei wurden die untergeordneten Fragen der jeweiligen beruflichen Expertise angepasst. Polizist:innen wurden insbesondere hinsichtlich Verkehrskontrollen befragt, Rechtsanwält:innen und Staatsanwält:innen bezüglich der Expertise im Strafverfahren und juristischen Konstellationen. Ähnlich verhielt es sich bei Richter:innen, wobei hier der Fokus verstärkt auf der Strafzumessung lag. Für die verkehrspsychologischen Berufe wurden insbesondere die Gutachten innerhalb einer MPU-Prüfung thematisiert.

Ablauf

Nach der Begrüßung wurde zunächst über den Ablauf des Interviews aufgeklärt und kurz das Phänomen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis, wie auch dessen Bedeutung im Kontext der Verkehrssicherheit und des Strafrechts, erläutert. Es wurde erneut darüber aufgeklärt, dass das Interview aufgenommen und anonymisiert, wie auch zur Auswertung transkribiert wird. Sofern keine weiteren Fragen bestanden, wurde mit der Aufzeichnung und dem ersten Block des Leitfadens begonnen.

Stichprobe

Insgesamt wurden elf Interviews mit Expert:innen geführt, darunter mit zwei Polizisten, zwei Staatsanwältinnen, zwei Rechtsanwälte, zwei Verkehrspsychologinnen sowie drei Richter:innen. Tabelle 2 veranschaulicht die erhobenen demografischen Daten und die Örtlichkeit, an der diese tätig sind. Eine der befragten Verkehrspsychologinnen erstellt Gutachten im Rahmen einer MPU, während die andere Verkehrspsychologin Teilnehmende bei der Vorbereitung für die MPU-Prüfung unterstützt. Zwei der Richter:innen haben Erfahrungen im Jugendstrafrecht und eine Staatsanwältin arbeitet mittlerweile als Richterin, wurde jedoch zu ihrer Expertise als Staatsanwältin befragt.

Tabelle 2: Übersicht der Expert:innen Interviews und demografische Merkmale

	Polizist:innen (P1, P2)	Staatsanwält :innen (SA1,SA2)	Rechtsanwält:innen (RA1, RA2)	Richter:innen (R1,R2, R3)	Verkehrs-psycholog:innen (VP1,VP2)
Gesamt	*2*	*2*	*2*	*3*	*2*
Geschlecht					
Männlich	2		2	2	
Weiblich		2		1	2
Divers					
Alter					
unter 35 Jahre				2	1
35 – 44 Jahre	1				
45 – 54 Jahre		1	1		
über 54 Jahre	1	1	1	1	1
Ort					

Großstadt	2	1	2	1	*
Rand oder Vororte einer Großstadt		1		1	
Mittel- oder Kleinstadt					
Ländliches Dorf				1	

* Bei den Verkehrspsycholog:innen konnte kein genauer Standort ausgemacht werden, da diese online arbeiten und oder in einem Bundesland tätig sind und keinen genauen örtlichen Bezug haben

4.2 Ergebnisse – Expert:innen

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Interviews der Expert:innen dargestellt. Dabei werden zunächst die Einschätzungen hinsichtlich der Fallkonstellationen und Merkmale wie Umstände der Tat und der Täter:innen vorgestellt. Anschließend werden die Erfahrungen hinsichtlich der Beweggründe und Motivationen für das Fahren ohne Fahrerlaubnis, zur Kontrolle und zu den Maßnahmen der Straftat berichtet. Nachfolgend geht es um die Bewertung des jeweiligen Handlungsspielraums der einzelnen Berufe und um einen zusammenfassenden Blick auf das Fahren ohne Fahrerlaubnis. In der Auswertung der Ergebnisse werden einzelne Interviewzitate rezitiert, wobei mit Abkürzungen gearbeitet wird, sodass diese den jeweiligen Berufen zugeordnet werden können. PA1 und PA2 stellen damit die Interviews mit den Polizisten dar, SA1 und SA2 verweisen auf die Interviews mit den zwei Staatsanwältinnen, RA1 und RA2 mit den Rechtsanwälten. R1, R2 und R3 sind die Abkürzungen der jeweiligen Richter:innen und VP1 und VP2 verweisen auf die Interviews mit den Verkehrspsychologinnen.

4.2.1 Konstellation

Ein wichtiger Punkt der Interviews war die Erhebung der Expert:innensicht auf die Fallkonstellationen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis und ihre Häufigkeit bzw. das Verhältnis. Somit wurde gefragt, wie häufig ein Fahrverbot, eine nicht bestehende Fahrerlaubnis, ein Entzug der Fahrerlaubnis oder eine nicht gültige oder entsprechende Fahrerlaubnis bei den Fällen von Fahren ohne Fahrerlaubnis vorlag.

Entzug der Fahrerlaubnis

Die Mehrheit der Expert:innen gab an, dass der Entzug der Fahrerlaubnis die häufigste Fallkonstellation sei. Im selben Zuge wurde häufig die Ursache für diesen Entzug thematisiert, welche meist in einem Strafbefehl gesehen wurde. Die typischen Gründe für eine Fahrerlaubnisentziehung im Strafverfahren seien laut den Expert:innen häufig Trunkenheit im Verkehr, unerlaubtes Entfernen vom Unfallort oder Gefährdung des Straßenverkehrs. Da Trunkenheits- und Drogenfahrten schwerwiegende Verstöße darstellen, die in der Regel zur sofortigen Entziehung der Fahrerlaubnis führen, stehen diese Fälle besonders häufig im Zusammenhang mit dem Entzug der Fahrerlaubnis. Demnach tritt das Fahren ohne Fahrerlaubnis selten isoliert, sondern häufig in Kombination mit anderen Straftaten, auf. Die Expert:innen der Verkehrspsychologie und Staatsanwaltschaft betonten, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis häufig ein Resultat aus einer anderen Straftat sei. Daran wird deutlich, wie eine Straftat eine weitere begünstigen kann. Diese Mischdelinquenz wird von einer Verkehrspsychologin als häufig auftretende Fallkonstellation beschrieben (VP2).

Fahrverbot

Aus Sicht einiger Expert:innen scheint das Fahren trotz Fahrverbots seltener aufzutreten als der Entzug der Fahrerlaubnis. Ein Rechtsanwalt bezog sich überwiegend auf die Konstellation des Entzugs der Fahrerlaubnis und dem Fahren ohne Fahrerlaubnis, änderte gegen Ende des Gespräches seine Meinung und stellte das Fahrverbot als typischste Fallkonstellation an (RA1). Während der Großteil der Expert:innen, insbesondere aus dem Bereich der Justiz, eine klare Tendenz aufwiesen, welche Fallkonstellation am häufigsten auftrete, gab ein Polizist an, dass sich das Fahrverbot und der Entzug der Fahrerlaubnis gleichermaßen auftreten würden: „*Wobei man auch tatsächlich sagen muss, diese Konstellation mit denen, denen er entzogen wurde oder die einfach aufgrund von Gesetzesbestimmungen nicht fahren dürfen, das hält sich ziemlich die Waage*." (P2). Ein Rechtsanwalt ändert seine Meinung im Verlaufe des Gesprächs und gibt an, dass die häufigste Fallkonstellation der Verstoß gegen das temporäre Fahrverbot wäre (RA1).

Deutlich wird, dass die unterschiedlichen Erfahrungen und individuellen Berufe und somit die unterschiedlichen Einsichten in einen Prozess, den eine Person ggfs. durchläuft, wenn sie ohne Fahrerlaubnis gefahren ist, zu unterschiedlichen Sichtweisen auf häufig vertretene Fallkonstellationen führt.

Obwohl teilweise angegeben wurde, dass keine Annahme über eine häufig auftretende Fallkonstellation bestehe, kann den Interviews entnommen werden, dass insbesondere der Entzug der Fahrerlaubnis, wie oben genannt, thematisiert wurde. Diese Fallkonstellation scheint im Vergleich zum Fahren trotz eines Fahrverbots häufiger vorzukommen. Dies kann jedoch darauf zurückzuführen sein, dass Ersteres häufiger mit anderen Straftaten wie Trunkenheit am Steuer und dem Fahren unter dem Einfluss illegaler Substanzen verhandelt werden bzw. im Zusammenhang mit diesen stehen. Außerdem betonte eine Staatsanwältin, dass Personen, die trotz eines Fahrverbots fahren, sehr selten erwischt werden (SA2). Dies bestätigte ebenfalls ein Richter, der diesen Umstand auf das angepasste Fahrverhalten der Täter:innen zurückführte (R3).

In Deutschland nicht gültige Fahrerlaubnis

Neben dem Entzug der Fahrerlaubnis und dem Fahrverbot bestehen noch weitere Konstellationen, in denen das Fahren ohne Fahrerlaubnis auftreten kann. Zunächst besteht die Möglichkeit, dass eine Fahrerlaubnis erworben wurde, diese in Deutschland jedoch (nicht mehr) gültig ist. Ausländische Personen müssen ihre Fahrerlaubnis spätestens nach sechs Monaten mit festem Wohnsitz in Deutschland umschreiben lassen, da die Gültigkeit der ausländischen Fahrerlaubnis dann erlischt. Allerdings wird dies oft nicht durchgeführt, etwa aufgrund von Unwissenheit über diese Regelung und/oder aufgrund von Sprachbarrieren, wie die Expert:innen berichten. Hierbei sind die Erfahrungen, was die Häufigkeit dieser Fallkonstellation angeht, unterschiedlich. Eine Verkehrspsychologin betonte zum Beispiel, dass diese Fallkonstellation ihrer Erfahrung nach einen geringen Prozentsatz ausmache (VP1). Ein Rechtsanwalt erzählte von einem wiederkehrenden und häufigen Szenario, in dem ausländische Personen für einen bestimmten Zeitraum in Deutschland seien, bspw. für ein Auslandssemester, und ihre Fahrerlaubnis während dieser Zeit wegen Trunkenheit am Steuer entzogen wurde und bei einem erneuten Aufenthalt mit ihrem im Ausland, aber nicht in Deutschland gültigen Fahrerlaubnis fahren (RA1). Auch eine Staatsanwältin erläuterte, dass sie häufiger den Fall habe, dass ausländische Mitbürger:innen bewusst oder unbewusst ohne eine in Deutschland gültigen Fahrerlaubnis fahren (SA2).

Eine Expertin erläuterte, dass diese Konstellation auf Unwissenheit beruhe und durch Sprachbarrieren gefördert werde, wobei die deutsche bürokratische Vorgehensweise dies erschwert (VP1). Der bürokratische Aufwand wird von einigen Expert:innen sogar als begünstigend für das Fahren ohne Fahrerlaubnis beschrieben, da dieser, insbesondere für Nicht-Muttersprachler:innen, herausfordernd sei. Zwei Richter:innen erläuterten darüber hinaus, dass die bestehenden Maßnahmen hinsichtlich einer Umschreibung einer in Deutschland nicht-gültigen Fahrerlaubnis die Unwissenheit und mögliche Konsequenzen nicht ausreichend adressieren.

Die Häufigkeit dieser Fallkonstellation und ob es sich um eine Wiederholungstat handelt, scheint abhängig von den individuellen Erfahrungen der Expert:innen zu sein: Während ein Richter von Einzeltaten mit einer Wiederholungstendenz berichtete (RA1), erläuterte eine Staatsanwältin, dass es sich aufgrund der Unwissenheit um einmalige Straftaten handle (SA2). Eine Verkehrspsychologin beobachtete währenddessen einen Anstieg der Fallkonstellation (VP2).

Die Fallkonstellation des Fahrens ohne Fahrerlaubnis mit einer in Deutschland nicht gültigen Fahrerlaubnis scheint im starken Zusammenhang mit fehlenden Informationen bzw. mit einer verbesserungswürdigen Kommunikation

dieser zu stehen. Ebenso scheint die Häufigkeit dieser Konstellation in Abhängigkeit zu den individuellen Expertenperspektiven zu stehen.

Noch nie eine Fahrerlaubnis erworben

Im Gegensatz zu den bisherigen skizzierten Fallkonstellationen beschrieben die Expert:innen den Fall einer noch nie erworbenen Fahrerlaubnis als seltene Fallkonstellation. Hierbei spiele das junge Alter der Täter:innen häufig eine Rolle. Eine Verkehrspsychologin erklärte, dass es, im Hellfeld wie auch im Dunkelfeld, häufig vorkommen kann, dass Jugendliche oder Heranwachsende ohne Fahrerlaubnis fahren, sich dies jedoch selten in einem etablierten Verhaltensmuster im Erwachsenenalter widerspiegelt (VP2). Dagegen berichtete eine Staatsanwältin auch von Fällen, in denen Erwachsene ohne Fahrerlaubnis fuhren, da sie nie eine erworben hätten (SA1).

Nicht entsprechende Fahrerlaubnis

Eine letzte Fallkonstellation, von der jedoch von den Expert:innen weniger berichtet wurde, ist die der nicht entsprechenden Fahrerlaubnis für das jeweilige Kfz. Ein Richter habe damit insbesondere im Jugendstrafrecht Erfahrungen gesammelt, halte dieses Phänomen jedoch für veraltet (R3). Ein Polizist berichtete dagegen von einer Zunahme am Fahren ohne Fahrerlaubnis bezüglich Trunkenheitsfahrten mit Transportmitteln, die keine Fahrerlaubnis bedürfen wie beispielsweise Elektro-Scooter (P1).

Wiederholung und Einzeltat

Die Expert:innen beschrieben überwiegend, dass es sich beim Fahren ohne Fahrerlaubnis, insbesondere mit Vorsatz, um Wiederholungstaten handelt, deren Aufdeckung stark in Abhängigkeit zur Kontrolle und zum Fahrverhalten steht. Die Staatsanwältin sah die Straftat des Fahrens ohne Fahrerlaubnis auch generell als Wiederholungstat an und erläuterte, dass die meisten Personen, die wegen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis straffällig werden, dies nicht nur einmal tun, da sie die Möglichkeit und den Zugang zu einem Kraftfahrzeug haben (SA2). Dies bestätigte eine weitere Staatsanwältin, wobei sie darauf hinwies, dass nicht jede Straftat für die Justiz und Polizei einsehbar sei (SA1). Auch aus Sicht der Polizei sei schwer zu ermitteln, ob es sich bei dem Fahren ohne Fahrerlaubnis im individuellen Fall um eine Wiederholungstat handle. Jedoch werde die Dunkelziffer hinsichtlich der Wiederholungstaten seitens der Polizei als sehr hoch eingeschätzt und auch die Tendenz zur Wiederholungstat gesehen (P1). Ein Rechtsanwalt erläuterte, dass nicht jede Straftat zur Anzeige komme und es sich somit aus juristischer Perspektive häufig um Einzelstraftaten handle (RA2).

Nicht nur im Bereich der Justiz ist nicht immer eindeutig, ob es sich um eine Wiederholungstat handelt. Im Bereich der Verkehrspsychologie hänge die Einschätzung von der Offenheit der Täter:innen ab (VP2). Aber auch hier gehen die Expert:innen von einer Wiederholungstat bei den meisten Personen aus.

Zusammenfassung

Insgesamt verdeutlichen die Interviews, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis ein komplexes Phänomen ist, bei dem die häufigste Konstellation der Fahrerlaubnisentzug darstellt, gefolgt von temporären Fahrverboten. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass der Entzug der Fahrerlaubnis und die Entdeckung des Fahrens ohne Fahrerlaubnis häufig mit auffälligem Fahrverhalten einhergehen, wie Trunkenheit am Steuer. Das angepasste Fahren während des Fahrens trotz Fahrverbot erschwert die Aufdeckung der Straftat. Das Fahren ohne jemals eine Fahrerlaubnis erworben zu haben, tritt hingegen seltener auf. Häufiger besteht die Fallkonstellation der in Deutschland ungültigen Fahrerlaubnis: Hierbei wird oftmals die Frage von Vorsatz und Fahrlässigkeit im Zusammenhang mit dem Wissensstand der Täter:innen thematisiert. Hinsichtlich der Häufigkeit der jeweiligen Fallkonstellation, scheint dies von den individuellen Erfahrungen der Expert:innen abzuhängen. Die Aussagen der Expert:innen lassen vermuten, dass es sich beim Fahren ohne Fahrerlaubnis, ob vorsätzlich oder fahrlässig, in der Mehrheit um eine

Wiederholungstat handelt, die jedoch nicht immer als solche im juristischen Prozess auftaucht und geahndet werden kann.

4.2.2 Täter:innen

Im Folgenden wird geschildert, welche Personen, aus der Sicht der Expert:innen und jeweiligen beruflichen Perspektiven, häufig ohne Fahrerlaubnis fahren. Hierbei wird zunächst auf soziodemografische Merkmale wie Geschlecht, Alter und Staatsangehörigkeit eingegangen. Im weiteren Verlauf werden auch die Motivationen und Hintergründe der Tat aus Sicht der Expert:innen thematisiert.

Geschlecht

Da aus der Hellfeldstatistik[258] deutlich zu entnehmen ist, dass es sich überwiegend um männliche Tatverdächtige handelt, wurde in den jeweiligen Interviews gefragt, welches Geschlecht die Täter:innen nach der Einschätzung der Expert:innen haben. Dabei wurden die Ergebnisse der Hellfeldstatistik bestätigt. Frauen, die ohne Fahrerlaubnis fahren, begegnen den verschiedenen Expert:innen eher selten. Möglicherweise, weil Frauen tatsächlich seltener den Führerschein entzogen bekommen oder weil sie, wenn sie ohne Fahrerlaubnis fahren, weniger häufig kontrolliert werden, evtl. aufgrund eines unauffälligerem Fahrstil im Vergleich zu Männern. Letzteres führe dazu, so die Vermutung einer der Verkehrspsychologinnen, dass die Dunkelziffer bei Frauen, die ohne Fahrerlaubnis fahren, vermutlich höher sei als angenommen (VP2). Auch ein Rechtsanwalt führte die Vermutung an, dass es sich um eine höhere Dunkelziffer handeln könne, da das Fahren ohne Fahrerlaubnis häufig mit anderen Straftaten in Zusammenhang stehe (RA2), welche weniger von Frauen begangen werden.

Alter

Die Expert:innen wurden zudem darum gebeten einzuschätzen, wie alt Täter:innen ihrer Erfahrung nach sind. Dabei kam es in Bezug auf erwachsene Täter:innen zu unterschiedlichen Einschätzungen der am häufigsten vertretenen Altersgruppen.

Es wird jedoch deutlich, dass die Fallkonstellation mit dem Alter zusammenhängen könnte, da manche Fallkonstellationen eher jugendtypisch seien. Jugendliche begehen den Expert:innen zufolge die Straftat Fahren ohne Fahrerlaubnis häufig, weil sie ohne einen Führerschein erworben zu haben ein Fahrzeug nutzen (etwa einen Pkw, um das Fahren zu üben) oder, weil sie mit frisierten Mofas oder Motorrädern fahren, für die sie keine passende Fahrerlaubnis besitzen. Letzteres Phänomen, so einige Expert:innen, sei früher häufiger der Fall gewesen, inzwischen aber eher selten. Auch seien die Beweggründe, warum ohne Fahrerlaubnis gefahren werde, laut einer Verkehrspsychologin, altersabhängig (VP2). Dass sich das Fahren ohne Fahrerlaubnis vom Jugendalter ins Erwachsensein ziehe, beschrieben die Expert:innen eher als Seltenheit. Generell machen jugendliche Täter:innen einen eher kleineren Teil der Personen, die ohne Fahrerlaubnis fahren, aus.

Die Expert:innen gaben zum Teil an, dass die Täter:innen hinsichtlich ihres Alters sehr heterogen seien. Deutlich wird jedoch, dass, wie oben angemerkt, Jugendliche eher die Minderheit darstellen und sich die größte Tätergruppe im Erwachsenenalter befindet, wobei die Eingrenzungen des Alters in den Angaben der Expert:innen schwanken. So gab ein Rechtsanwalt an, dass die Täter:innen zwischen 20 und 30 Jahren seien (RA2), während eine Staatsanwältin eine ältere Altersspanne, ab 40 Jahren, als typisch erlebte (SA2). Eine Staatsanwältin führte ähnliche Erfahrungen an, wobei sie ergänzte, dass Personen im Rentenalter eher weniger vertreten seien (SA1), was durch eine Richterin bestätigt wurde (R2). Dagegen hatte ein weiterer Richter die Erfahrung gemacht, dass Täter:innen durchaus im höheren Alter seien (RA3).

[258] Verurteilte und Abgeurteilte und Entziehungen der Fahrerlaubnis/Fahrverbote: Statistisches Bundesamt, Fachserie 10, Reihe 3, 2021: https://www.destatis.de/DE/Themen/Staat/Justiz-Rechtspflege/Publikationen/Downloads-Strafverfolgung-Strafvollzug/strafverfolgung-2100300217004.pdf?__blob=publicationFile (zuletzt abgerufen: 05.02.25)

Einer der Polizisten gab zu bedenken, dass der Eindruck darüber, welche Altersgruppe häufiger ohne Fahrerlaubnis fahre (ähnlich zum Geschlecht), auch davon verzerrt sein könne, wer überhaupt kontrolliert werde (P2). So nehme das Alter etwa Einfluss darauf, wann Personen bevorzugt im Straßenverkehr unterwegs seien: Jüngere Personen werden häufiger kontrolliert, da sie häufiger als ältere Personen auch abends unterwegs sind. Ältere Personen seien häufiger tagsüber unterwegs und würden weniger auffallen, da zu dieser Zeit stärkerer Verkehr herrsche. Eine Verkehrspsychologin fasste zusammen, dass man das Alter der Täter:innen schlecht eingrenzen könne (VP2).

Soziodemografische Merkmale

Im Zuge der Täter:innenbeschreibungen wird zudem ersichtlich, dass die Gruppe, vom Geschlecht abgesehen, sehr heterogen ist. Auch aus ökonomischer Sicht scheint kein Stereotyp zu bestehen, wie ein Rechtsanwalt schilderte.

Deutlich wird jedoch, dass häufig von Berufstätigen gesprochen wird. So erläuterte ein Rechtsanwalt, insbesondere in Bezug auf ein Fahrverbot, dass häufig Selbstständige aufgrund ihres Berufes trotz Fahrverbot fahren (RA1). Demnach zeigt sich eine Abhängigkeit zur Mobilität im Kontext des Berufes. Eine Verkehrspsychologin erklärte, dass sich das Fahren ohne Fahrerlaubnis unabhängig von dem Bereich des Berufes zeigt (VP1).

Trotz gemeinsamer Erfahrungen und Blickwinkel scheint nicht ein konkretes Merkmal ausgemacht werden zu können, was die Täter:innengruppe betrifft, die ohne Fahrerlaubnis fahren. Eine Verkehrspsychologin erklärte, dass es sich um eine Gruppe mit vielen verschiedenen Merkmalen handle und bestätigt damit die Aussagen der anderen Expert:innen (VP2).

Zusammenfassung

Die Erfahrungen der Expert:innen zeigen, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis überwiegend von Männern begangen wird. Frauen sind nur selten als Täterinnen vertreten, was möglicherweise auf eine geringere Kontrollhäufigkeit oder selteneren Entzug der Fahrerlaubnis zurückzuführen ist. Die Täter:innen sind altersmäßig breit gefächert, wobei die Mehrheit dem Erwachsenenalter zuzuordnen ist. Jugendliche begehen diese Straftat meist, um Fahrpraxis zu erlangen oder weil sie Fahrzeuge nutzen, für die sie keine entsprechende Fahrerlaubnis haben. Zudem sind Rentner:innen ebenfalls seltener in der Tätergruppe vorzufinden, auch wenn dies vorkommen kann. In bestimmter Fallkonstellation sind häufig Personen auszumachen, die eine Fahrerlaubnis in einem Nicht-EU-Land erworben haben, welche sie über die gültige Dauer hinaus in Deutschland weiter nutzen. Deutlich wird hier, dass ein Kommunikationsproblem zu bestehen scheint bzw. teilweise fehlendes oder unvollständiges Wissen vorliegt, wenn es darum geht, den Führerschein umschreiben zu lassen.

4.2.3 Hintergründe und Motivation

Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU)

Wie in den Schilderungen der Fallkonstellationen deutlich wurde, scheint der Entzug der Fahrerlaubnis häufig im Kontext des Fahrens ohne Fahrerlaubnis vorzuliegen, sofern ein Zusammenhang mit einer weiteren Straftat, wie beispielsweise Trunkenheit am Steuer, besteht. Zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis müssen sich die Betroffenen nach einem Entzug der Fahrerlaubnis mit der obligatorischen Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) sowie deren Vorbereitung auseinandersetzen.

Eine MPU kann eine nachweisliche Abstinenz erfordern, die für viele Personen eine Hürde darstellt. So erläutert ein Richter, dass einige der Täter:innen, die unter Alkohol- oder Substanzeinfluss gefahren sind, vermutlich im Zusammenhang mit Suchtverhalten, und so ihre Fahrerlaubnis verloren haben, keine Krankheitseinsicht zeigen (R1). Dass Personen, die ihre Fahrerlaubnis entzogen bekommen haben, häufig an der Wiedererlangung scheitern und somit häufig wiederholt ohne Fahrerlaubnis fahren, führte der Richter auf die Suchterkrankung zurück (R1). Ein weiterer Richter bestätigte die Beobachtungen und erklärte, dass gerade diese Personengruppe häufig ohne

Fahrerlaubnis fahre, weil sie die Fahrerlaubnis nicht zurückerlangen können, da die MPU negativ ausfallen würde (R3). Ein Rechtsanwalt sah die Bemühungen der Personen mit einer Suchterkrankung und skizzierte, dass zwar der Versuch der Verhaltensänderung unternommen werde, diese jedoch nicht für eine Abstinenz ausreiche, die eine MPU bei Alkohol- und Drogenverstößen erfordere (RA2).

Nicht nur eine Verhaltensänderung, insbesondere hinsichtlich des Alkohol- und Drogenkonsums, sondern auch generelle Einstellungen stehen im Zusammenhang mit dem Versuch die Fahrerlaubnis wiederzuerlangen. Im Folgenden soll beschrieben werden, welche Einstellungen aus Sicht der Expert:innen gegenüber einer MPU hinderlich sind und welche Herausforderungen bei einer Begutachtung bestehen.

Eine Verkehrspsychologin beschrieb die emotionalen Aspekte, die mit einer MPU einhergehen können. Sie erläuterte, dass eine MPU mit hohem finanziellen, aber auch persönlichen Aufwand wie der Auseinandersetzung mit sich selbst verbunden sei und häufig mit Angst vor dem Scheitern und Aufregung einhergehe (VP2). Angst, Nervosität, aber auch misslungene Versuche einer MPU können zu Trotz und Enttäuschung führen und so die Einstellung gegenüber einer (erneuten) MPU negativ beeinflussen, so die Verkehrspsychologin (VP2). Ein Rechtsanwalt erläuterte ebenfalls, dass eine negative MPU zu Frustration und einer Trotzhaltung führen könne. Gleichzeitig betonte er, dass eine höhere Anzahl an Eintragung wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis, das Bestehen der MPU auch erschweren kann (RA2). Nicht nur die Einhaltung einer Abstinenz werde in der MPU erwartet, sondern auch das Einstellen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis. Gelinge dies nicht, werde die Verhaltensänderung bzw. die Bereitschaft dazu stark angezweifelt, wie ein Polizist schilderte (P2).

Auch wenn eine MPU konkrete Anforderungen an Personen stellt, fühlen sich die Personen nicht immer gerecht beurteilt. Ein Richter nannte, dass Beschuldigte das Bestehen einer MPU zum Teil als willkürlich wahrnehmen (R1). Zudem wies er auf einen weiteren Aspekt hin, der häufig von den Expert:innen thematisiert wurde: die finanziellen Hürden zur Wiedererlangung bzw. des Erwerbs einer Fahrerlaubnis. So beschrieb ein Rechtsanwalt, dass nicht nur die Herausforderungen der MPU an sich, sondern auch die Finanzierung häufig ausschlaggebend dafür sei, dass Personen eine MPU nicht erfolgreich absolvieren (RA2). Es wurde von den Expert:innen herausgestellt, dass der finanzielle Aufwand speziell Personen betreffe, die ein niedrigeres Einkommen hätten. Der finanzielle Aufwand könne sich zudem auf die Zeit, die für die Wiedererlangung benötigt wird, niederschlagen und diese ausdehnen. Es wird deutlich gemacht, dass Personen, die im oberen Durchschnitt oder mehr verdienen, andere Möglichkeiten, wie eine europäische Fahrerlaubnis im Ausland zu erwerben, in Betracht ziehen können. Die durch den finanziellen Aufwand entstehende Dauer der Wiedererlangung und die Kosten an sich können somit die Bereitschaft ohne Fahrerlaubnis zu fahren erhöhen oder aber Personen davon abhalten, eine MPU zu absolvieren, so eine Verkehrspsychologin (VP1). Auch ein Rechtsanwalt erklärte, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis bei geringeren Einkommensverhältnissen etwas häufiger vorkommen könne, da Personen mit einem höheren Einkommen die Kosten einer MPU leichter stemmen können (RA2). Das Zusammenspiel aus persönlichen und auch finanziellen Herausforderungen kann ein Faktor sein, der das Fahren ohne Fahrerlaubnis begünstigt.

Wie ein Rechtsanwalt erwähnte, sind die psychologischen Vorbereitungskurse für das Bestehen einer MPU sinnvoll, insbesondere um eine Verhaltensänderung zu erzielen. Diese stellen jedoch, abgesehen von der MPU an sich, eine weitere finanzielle Hürde dar. Dazu kämen weitere Gerichtskosten, die gezahlt werden müssen. Die Expert:innen erwähnten darüber hinaus auch den finanziellen Aufwand des allgemeinen Erwerbs einer Fahrerlaubnis, welche sich ebenfalls unterschiedlich je nach Einkommensverhältnissen auswirke. Auch ein Polizist betonte, dass die Kosten für den Erwerb eines deutschen Führerscheins sehr hoch seien.

Mangelndes Wissen und Kommunikationsbarrieren

Wie bei der Skizzierung der Fallkonstellationen aufgezeigt, existiert häufig der Fall des Fahrens ohne eine gültige Fahrerlaubnis, da die Frist der Umschreibung nicht eingehalten wurde. Hinsichtlich der Hintergründe und Motivation wird in diesem Kontext häufig auf eine Unwissenheit hingewiesen. Von einem Experten wurde dies auf ein Versäumnis zurückgeführt (R1). Eine Verkehrspsychologin führte dies dagegen darauf zurück, dass sich die Betroffenen nicht genügend informieren (VP2). Dass sich die betroffenen Personen nicht ausreichend erkundigen, bestätigte eine Richterin, führte jedoch auch an, dass es sich dabei nicht um Vorsatz, sondern um Fahrlässigkeit handle (R2).

Als Tatmotiv hinsichtlich der Fallkonstellation der in Deutschland ungültigen Fahrerlaubnis benannte ein Richter bei Nicht-EU-Ausländer:innen ebenfalls die Unwissenheit (R1). Ein Polizist führte an, dass auch seitens der

Polizist:innen bezüglich des Umgangs mit einer Fahrerlaubnis, die in einem Nicht-EU-Land erworben wurde, bei Kontrollen Unwissenheit bestehe (P2). Dass der Umgang mit ausländischen Fahrerlaubnissen, nicht immer eindeutig ist, verdeutlichte eine Richterin daran, wie eine EU-Fahrerlaubnis in Deutschland gesperrt werde: so werde bei einem Sperrvermerk bei Personen aus dem europäischen Ausland der Führerschein nicht physisch entzogen, sondern ein Vermerk auf den Führerschein oder in ein System eingetragen, sodass sie von diesem in Deutschland keinen Gebrauch mehr machen dürfen, ihn jedoch in anderen europäischen Ländern weiterhin nutzen können (R2). Hier wird deutlich, dass keine einheitlichen Regelungen bestehen, ob ausschließlich ein Vermerk im System eingetragen wird oder ein physischer Sticker auf dem Dokument aufgetragen wird. Die Richterin führte jedoch aus, dass die Betroffenen mittels Merkzettel aufgeklärt werden, dass sie einen Antrag stellen müssen, um ihren Führerschein neu anerkennen zu lassen. Da die Betroffenen diesen jedoch aus verschiedenen Gründen meist nicht verstehen würden, fahren sie ohne Fahrerlaubnis weiter (R2). Ein weiterer Richter bestätigte den Aufklärungsversuch während des Prozesses und betonte, dass die Betroffene die übersetzte Belehrung häufig nicht ausreichend lesen und somit weiterhin ohne Fahrerlaubnis fahren. Eine Richterin führte das Bestehen dieser Fallkonstellation trotz Aufklärungsversuchen auf Sprachbarrieren zurück (R1). Diese Sprachbarriere wurde ebenfalls von einer Verkehrspsychologin angeführt. Sie erläuterte, dass der Versuch einen deutschen Führerschein zu erwerben, dann an einer Sprachbarriere scheitert, sodass ausländische Betroffene weiter ohne gültige Fahrerlaubnis fahren (VP1).

Dass Unwissenheit bzw. das Versäumnis der Einholung des nötigen Wissens nicht nur bei der Fallkonstellation der in Deutschland ungültigen Fahrerlaubnissen besteht, erläuterte ein Rechtsanwalt hinsichtlich des Fahrverbots. Wenn Betroffene nach einem Jahr ein erneutes Verfahren haben und ein Fahrverbot erlassen wird, müssen sie ihren Führerschein, im Gegensatz zum ersten Verfahren nicht nach vier Monaten, sondern sofort abgeben. Diese Information sei häufig nur nebensächlich im Bußgeldbescheid erwähnt, sodass Betroffene trotz Fahrverbot fahren (RA1).

So scheinen das mangelnde Wissen, die Art der Informationsvermittlung und Unterschiede in Auflagen bei den unterschiedlichen Fallkonstellationen wie auch länderspezifische Richtlinien dazu zu führen, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis begünstigt wird.

Existenzsicherung und Mobilitätskonflikte

Ein begünstigender Faktor für das Fahren ohne Fahrerlaubnis kann der Umstand der Berufstätigkeit sein. Wie zuvor skizziert handelt es sich häufig um Personen, die auf die Mobilität im Kontext ihres Berufes angewiesen sind. Viele der Expert:innen sahen die Beweggründe unter anderem in der beruflichen Tätigkeit verankert. Hierbei wurde deutlich, dass die Angst vor einem möglichen Jobverlust ausschlaggebend sein kann für das Fahren ohne Fahrerlaubnis. Von dieser Angst bei ihren Kund:innen berichtete eine Verkehrspsychologin (VP1).

Nicht nur die Angst vor dem Verlust der Arbeit, sondern auch wie Personen dieser im Alltag ohne Fahrerlaubnis nachgehen können, spielen dabei eine Rolle. So beschrieb ein Rechtsanwalt, dass es häufig Selbstständige seien, die ihren Kund:innen etwas liefern müssen (RA2). Jedoch nicht nur Lieferungen, sondern auch der alltägliche Weg zur Arbeit und zurück ist ohne eine Fahrerlaubnis herausfordernd und verleitet Berufstätige dazu, ohne diese zu fahren. Eine Verkehrspsychologin erklärte, dass für viele Selbstständige der Beruf so zentral ist, dass sie sich gezwungen sehen, auch ohne Fahrerlaubnis weiterzufahren. Häufig werden diese Personen schon durch Verkehrsverstöße auffällig, die dann zu einem Fahrverbot oder dem Entzug der Fahrerlaubnis führen (VP2).

Hinsichtlich der Häufigkeit des Motivs wurden unterschiedliche Erfahrungen von den Expert:innen geäußert. So gab eine Verkehrspsychologin an, die Abhängigkeit zum Beruf sei im Gegensatz zu Notfällen als Grund sehr häufig vorzufinden (VP1). Ein Richter, welcher zwischen drei Gruppen (Jugendliche, Berufstätige, Trunkenheitsfahrer:innen) unterschied, sah die zweite Gruppe als relativ groß an und beschrieb, dass für diese Personen der Beruf davon abhängig sei, ob sie weiterhin auch ohne Fahrerlaubnis fahren (R1).

Infrastruktur

Nicht nur die Abhängigkeit zur Berufstätigkeit scheint ursächlich zum Fahren ohne Fahrerlaubnis beizutragen, sondern auch die Infrastruktur bzw. die örtliche Lage der Personen. Eine Verkehrspsychologin führte aus, dass die Infrastruktur insbesondere in Verbindung mit der beruflichen Tätigkeit bedeutsam für das Fahren ohne Fahrerlaubnis sein könne (VP1). Aber nicht nur im Berufsalltag von Erwachsenen ist die Infrastruktur und die Erreichbarkeit der Arbeitsstelle relevant, auch junge Heranwachsende oder Jugendliche seien auf Mobilität angewiesen, so ein Richter (R1). Eine Staatsanwältin schrieb dem Älterwerden eine zunehmende Abhängigkeit von der Infrastruktur zu. Sie erläutert, dass eine mangelnde Infrastruktur und eingeschränkter Zugang zu ÖPNV besonders im höheren Alter einschränkend sein könne (SA2). Während die Staatsanwältin die Notwendigkeit einer passenden Infrastruktur betonte, verwies ein Polizist eher auf das Nutzen des Argumentes, um die die mögliche Bequemlichkeit der Personen als Motivation für das Fahren ohne Fahrerlaubnis zu überdecken (P1).

Ein Rechtsanwalt, der in einer Großstadt ansässig ist, bekomme häufig Fälle aus dem umliegenden ländlichen Raum, wenn es um das Fahren ohne Fahrerlaubnis gehe. Dabei skizzierte er, dass dahinter nicht immer ein geplantes Vorgehen stehe, sondern das Fahren ohne Fahrerlaubnis auch durch situative Entscheidungen, die auch mit der örtlichen Umgebung in Zusammenhang stehen, zustande komme (RA1). Auch ein weiterer Rechtsanwalt sprach sich gegen eine böswillige Motivation aus. Dabei wurde auch auf eine Optionslosigkeit verwiesen, die in Zusammenhang mit der vorhandenen Infrastruktur stehen kann (RA2).

Kontrolle und Risikowahrnehmung

Das Fahren ohne Fahrerlaubnis wird oftmals als Kontrolldelikt beschrieben. Das bedeutet, laut eines Polizisten, dass das Besitzen einer Fahrerlaubnis erst geprüft werden muss. Dies geschehe meist nur dann, wenn ein Unfall passiere, jemand aufgrund von Fehlverhalten kontrolliert werde oder allgemeine Verkehrskontrollen stattfänden (P1). Somit wird das Fahren ohne Fahrerlaubnis meist nur durch andere, verkehrsauffällige Taten, wie alkoholisierte Fahrten, Geschwindigkeitsübertretungen, die Verwicklung in Unfälle, und eher selten durch stichprobenartige Verkehrskontrollen entdeckt. Wie bei den Schilderungen der Fallkonstellationen erläutert wurde, beschrieb eine Verkehrspsychologin die Wahrscheinlichkeit, ausschließlich wegen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis kontrolliert zu werden, als sehr gering (VP1). Da die Wahrscheinlichkeit, bei einem einmaligen oder ersten Fahren ohne Fahrerlaubnis ohne den Zusammenhang mit weiteren Straftaten oder Auffälligkeiten kontrolliert zu werden, noch geringer ist, geht die Expertin auch eher von Wiederholungstaten aus.

Auch kann es vorkommen, dass Wiederholungsstraftäter:innen von der Polizei erkannt werden und daraufhin kontrolliert werden, wie ein Polizist schilderte (P1). Der Polizist erklärte, dass die Personen selbst oder das Kennzeichen des Kfz wiedererkannt werden, da sie zuvor schon auffällig geworden seien. Dass Wiederholungsstraftaten aufgedeckt werden, weil die Person der Polizei bereits bekannt ist, bestätigte auch eine Staatsanwältin (SA1). Ort und Zeit der Tat könne dabei auch eine Rolle spielen, wie eine weitere Staatsanwältin erläuterte. So werde in bestimmten Bereichen oder zu bestimmten Tageszeiten öfter kontrolliert. Dann sei auch die Wahrscheinlichkeit höher, dass die Polizei Wiederholungstäter:innen wiedererkennt (SA2).

Auch seitens der Polizei wird das Risiko, während des Fahrens ohne Fahrerlaubnis kontrolliert zu werden, ohne weiter auffällig zu sein als sehr gering eingeschätzt (P2). Somit wird deutlich, dass die Wahrnehmung eines geringen Risikos, kontrolliert zu werden, eine Motivation sein kann, (weiter) ohne Fahrerlaubnis zu fahren, wie ein Polizist bestätigte (P1).

Hinsichtlich der Wahrnehmung des Risikos kontrolliert zu werden, wurde auch ein Land-Stadt-Unterschied seitens der Polizei vermerkt: auf dem Land sei die Kontrolldichte geringer als in der Stadt, jedoch biete die Stadt mehr Anonymität (P1). Diesen Unterschied erläuterte auch eine Staatsanwältin. Während die Polizei auf dem Land Wiederholungstäter:innen leichter wiedererkenne, wäre dies in der Stadt nur dann der Fall, wenn diese häufig in einem bestimmten Bezirk unterwegs seien (SA1).

Somit scheint die Kontrolldichte auf dem Land oder in ländlichen Gebieten geringer zu sein, die Wahrscheinlichkeit wiedererkannt zu werden könnte jedoch etwas höher sein. Wiederholungstäter:innen, die schon einmal kontrolliert worden sind, werden häufiger wiedererkannt, als Personen, die noch nie kontrolliert worden sind. Die Wahrnehmung des Risikos kontrolliert zu werden und auch das Wissen, wo und wann Verkehrskontrollen stattfinden, können auch einen Einfluss auf die Entscheidung ohne Fahrerlaubnis zu fahren haben, wie eine Verkehrspsychologin erläuterte (VP2). Sie betonte, dass die Wahrscheinlichkeit kontrolliert zu werden, sehr gering sei. Dazu komme, dass Personen häufig angepasst fahren, sodass sie in einer normalen Verkehrskontrolle nicht angehalten werden. Außerdem

vermieden die Personen bewusst Umgebungen oder Zeiten, an denen häufiger kontrolliert werde. Ein Rechtsanwalt erläuterte ebenfalls, für wie unwahrscheinlich er es halte, dass jemand ohne Fahrerlaubnis aber auch ohne weitere Auffälligkeiten zufällig kontrolliert werde. Ein angepasstes Verhalten ist zudem ausschlaggebend dafür, ob man kontrolliert wird oder nicht. Dies wurde häufig in den Ausführungen der Expert:innen erwähnt. Dass die Anonymität in der Stadt auch bei Straftaten in Verbindung mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis eine Rolle spielen kann, wird weiter anhand der Aussagen der Expert:innen deutlich.

Es scheint ein Zusammenhang zwischen der niedrigen Wahrscheinlichkeit, kontrolliert zu werden, und dem Fahren ohne Fahrerlaubnis häufig als eine Wiederholungstat zu bestehen. So erläuterte ein Polizist, dass Wiederholungstäter:innen oft nicht auffallen, da sie nicht kontrolliert werden, sich an die Regeln halten und im Straßenverkehr nicht auffallen (P1). Dies bestätigte auch ein Richter (R2). Auch seitens der Verkehrspsychologie wurde die Wahrscheinlichkeit, allein wegen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis kontrolliert zu werden, als sehr gering wahrgenommen, da man grundsätzlich selten kontrolliert werde, wenn man unauffällig fahre (VP1). Auch eine Staatsanwältin bestätigte, dass Personen selten in einer allgemeinen Verkehrskontrolle kontrolliert werden und die Wahrscheinlichkeit, jemanden ohne Fahrerlaubnis zu erwischen, noch geringer sei (SA2).

Insgesamt lässt sich festhalten, dass alle Expert:innen die Dichte der Kontrollen als ausschlaggebend ansahen, was die Aufdeckung von dem Fahren ohne Fahrerlaubnis betrifft. Diese Wahrnehmung kann somit ein starkes Motiv für die Täter:innen sein, (wiederholt) ohne Fahrerlaubnis zu fahren. Lediglich bestimmte Orte und/oder Tages- und Nachtzeiten, sowie Bekanntheit bei den Streifenpolizist:innen können die Wahrscheinlichkeit erhöhen, bei dem Fahren ohne Fahrerlaubnis kontrolliert zu werden. Ein Polizist beantwortete die Frage, welche Umstände das Fahren ohne Fahrerlaubnis begünstigen würden, mit einem Mangel an Überwachungsdruck und Überprüfung. Warum die Umsetzung einer höheren Kontrolldichte oder vermehrter stichprobenartiger Verkehrskontrollen seitens der Polizei schwierig sei, erläuterte der Polizist daran, dass die Polizei vielen Aufgaben nachgehen müsse. Die Verkehrssicherheit spiele eher eine untergeordnete Rolle. Gleichzeitig betonte er, dass es sinnvoll sei, mehr Ressourcen in die Sicherheit des Verkehrs zu investieren, um diese zu stärken und Unfälle vorzubeugen (P1).

Soziales Umfeld

Die Expert:innen schilderten, dass das soziale Umfeld der Personen, die ohne eine Fahrerlaubnis fahren, einen Einfluss auf das Fahren ohne Fahrerlaubnis haben kann. Dies kann sich unter anderem in der wahrgenommenen Versorgungspflicht äußern. So könne neben der Berufstätigkeit auch das Versorgen der Familie ein Grund sein, warum (weiter) ohne Fahrerlaubnis gefahren werde.

Empfundener sozialer Druck und Scham können dazu führen, dass der (temporäre) Verlust der Fahrerlaubnis nicht kommuniziert werde, was ein Eingreifen des sozialen Umfeldes verhindere, so eine Verkehrspsychologin (VP2). Wenn der Verlust oder das Verbot nicht geäußert werden, ist auch die Option der Unterstützung durch das soziale Umfeld eingeschränkt. Dass es Personen gibt, die den Verlust der Fahrerlaubnis nicht kommunizieren, erläuterte eine Verkehrspsychologin und verwies dabei auch auf Personen, die alleine leben (VP1), sodass niemand davon erfährt.

In Fällen, bei denen das soziale Umfeld über die entzogene Fahrerlaubnis informiert ist, kann es vorkommen, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis toleriert wird, z.B. durch den/die Ehepartner:in. Dies beschrieb ein Rechtsanwalt und betonte dabei, dass auch das Zulassen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis eine Straftat sei (RA1). Dies wurde auch von einer Verkehrspsychologin beobachtet. Auch sie erklärte, dass in einigen Fällen das Umfeld wenig Widerstand leiste, wenn Personen ohne Fahrerlaubnis fahren (VP1).

Der (temporäre) Entzug der Fahrerlaubnis scheint für Täter:innen oder ihr soziales Umfeld nicht ausschlaggebend das Können bzw. die Fahrkompetenz der betroffenen Person abzusprechen. Nicht nur spielt Toleranz des Verhaltens eine Rolle, sondern auch aktive Unterstützung des Verhaltens. Jedoch ist das soziale Umfeld nicht nur ausschließlich bei Jugendlichen wichtig, wenn es um das Fahren ohne Fahrerlaubnis geht, sondern auch bei älteren Menschen. Es ist nicht nur relevant, inwieweit das soziale Umfeld das Fahren an sich befürwortet oder verhindert, sondern auch, inwieweit es die Verhaltensänderungen, die bspw. mit einer Abstinenz einhergehen, unterstützen, wie eine Staatsanwältin erläuterte (SA1).

Insgesamt können die Reaktionen wie auch die Kommunikation über den Verlust der Fahrerlaubnis stark von dem sozialen Umfeld abhängen, erläuterte eine Verkehrspsychologin (VP2). Je nach den wahrgenommenen Einstellungen und Normen könne das Fahren ohne Fahrerlaubnis als erstrebenswert oder eben nicht erachtet werden.

Notfälle und Gewohnheit

Dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis überwiegend als Wiederholungsdelikt wahrgenommen wird, ist in den vorherigen Kapiteln deutlich geworden. Dabei wurden bisher unterschiedliche Einflussfaktoren bzw. Beweggründe aufgezeigt. Die Expert:innen schilderten häufig die Erfahrung, dass sich Täter:innen auf einen Notfall berufen, der zum Fahren ohne Fahrerlaubnis führte. Im Folgenden wird skizziert, wie dieser Aspekt der Motivation, Fahren aus Gewohnheit und/oder aufgrund eines Notfalls, laut der Expert:innen, das Fahren ohne Fahrerlaubnis beeinflusst.

Wie eine Verkehrspsychologin schildert, wird häufig das Argument des Notfalls vorgebracht, wenn es um die Begründung geht, warum ohne Fahrerlaubnis gefahren wurde (VP2). Dabei wird die Bezugnahme, laut der Expertin, seitens der Täter:innen auf die mangelhafte Infrastruktur deutlich. Die Verkehrspsychologin bekundete Verständnis für die Herausforderung der Situation, merkte jedoch an, dass diese nicht als Begründung für eine Straftat gelte. Dass es sich häufig um die Begründung einer Notsituation handelt, bestätigte ein Rechtsanwalt (RA1). Jedoch machte dieser auch deutlich, dass die Definition einer Notsituation individuell sei und häufig als Ausrede für das strafbare Verhalten genutzt werde.

Insgesamt wurde von einer Verkehrspsychologin geschildert, dass Ausnahmesituationen und somit eher Einzeltaten eine Seltenheit darstellen und es sich häufiger um gewohnheitsbedingte Fahrten handle, was die Schilderungen einer Wiederholungstat der Expert:innen zuvor bestätigt (VP1). Hierbei spielen auch die alltäglichen Besorgungen eine Rolle wie auch Fahrten zur Arbeit. Die Abhängigkeit zur beruflichen Tätigkeit, welche wiederum ggf. auch mit der Finanzierung einer MPU in Zusammenhang steht, wurde zuvor deutlich gemacht. Dass situative Entscheidungen, ohne Fahrerlaubnis zu fahren, in eine Gewohnheit übergehen können, wurde seitens der Expertin deutlich gemacht. Dass sich aus diesem Verhalten eine Gewohnheit entwickeln könne, sah auch ein Polizist so (P1).

Weiter skizzierten die Expert:innen unterschiedliche Einstellungen der Täter:innen, die mit dieser Gewohnheit einhergehen. Eine Staatsanwältin führte eine vermeintliche Ignoranz der Täter:innen als Beweggrund auf (SA1). Eine Verkehrspsychologin sah dagegen eine entwickelte Trotzhaltung seitens der Täter:innen (VP2). Gleichzeitig wurde auch erwähnt, dass Täter:innen nicht immer gleichgültig gegenüber ihrem illegalen Verhalten seien. Stattdessen habe sie den Eindruck, dass Täter:innen häufig auch von unguten Gefühlen, vor allem wenn die Polizei in der Nähe gewesen sei oder es Unfälle gegeben habe, berichten. Diese hätten dann eine Anpassungsfähigkeit entwickelt und sich bewusst an die Regeln gehalten, um sich besser zu fühlen, so die Verkehrspsychologin (VP2).

Ausnahmesituationen bzw. Notfälle, deren Definition jedoch nicht vorgegeben wurde bzw. individuell variieren kann, konnten als Beweggrund herausgestellt werden. Diese sind oftmals ausschlaggebend dafür, dass sich die einmalige Tat in eine Gewohnheit umwandelt: Was als einmalige Situation beginnt, wird zu einer Gewohnheit, da das erstmalige Verhalten keine negativen Konsequenzen nach sich zieht. Die Verschränkung verschiedener Umstände, wie bspw. die Kosten einer MPU und die Abhängigkeit zu einer beruflichen Tätigkeit oder eine mangelnde Infrastruktur in Kombination mit fehlenden Hilfestellungen aus dem sozialen Umfeld, können somit als begünstigend für das Fahren ohne Fahrerlaubnis angesehen werden. Sofern ein angepasstes Fahrverhalten vorliegt, sowie die Wahrnehmung eines geringen Risikos, kontrolliert zu werden, kann eine einzelne Tat in eine Gewohnheit übergehen.

Wahrgenommene Fahrkompetenz, Einstellungen und Sensation Seeking

Die Expert:innen merkten auch an, dass persönlichen Einstellungen, wie eine Trotzhaltung oder vermeintliche Ignoranz der Strafauswirkung, bspw. bei einem Fahrverbot oder Fahrerlaubnisentzug, Bagatellisierung oder ein schlechtes Gewissen gegenüber dem sozialen Umfeld für das Fahren ohne Fahrerlaubnis relevant sind. Eine Verkehrspsychologin bemerkte, dass auch äußere Einflussfaktoren (bspw. Infrastruktur, berufliche Situation und soziale Verpflichtungen) auf die Tat wirken können, Einstellungen jedoch wesentlicher sind. Sie erklärte, dass Täter:innen ihr Verhalten oft vor sich selbst rechtfertigen. Sie argumentieren häufig, dass sie fahren müssen, um

ihre Arbeit nicht zu verlieren und somit ihre Familie weiter finanziell zu unterstützen. Außerdem könne die selbstwahrgenommene Kompetenz, ein Fahrzeug führen zu können, das Verhalten bestärken (VP1). Diese wahrgenommene Kompetenz bei den Fahrer:innen, wird häufig als Argumentation angeführt, trotz Fahrverbot oder Entzug weiter zu fahren. So seien viele Täter:innen davon überzeugt, dass sie gut fahren können, so die Schilderungen der zwei Verkehrspsychologinnen. Außerdem falle es Täter:innen häufig schwer, die Wahrnehmung der Fahrkompetenz wie auch die Möglichkeit zum Fahren in Einklang mit dem Verstoß gegen ein Gesetz zu bringen. Aus der Sicht eines Rechtsanwalts sind Personen, die ihre Kompetenz als Argumentation nutzen, um weiter zu fahren, im Gegensatz zu Personen, die aufgrund einer Notsituation fahren, jedoch deutlich seltener vorzufinden (RA2). Nicht nur die Entscheidung ohne Fahrerlaubnis zu fahren, sondern auch die Auflage einer MPU wird teilweise, aufgrund der eigens wahrgenommenen Fahrkompetenz, in Frage gestellt (R1).

Eine Verkehrspsychologin machte zwei verschiedene Gruppen aus und unterschied zwischen verkehrsauffälligen Personen und Personen, die überangepasst fahren, um nicht aufzufallen. Die erste Gruppe verstehe den erstmaligen Erwerb einer Fahrerlaubnis als zugeschriebenes Recht ein Kfz zu führen, die zweite Gruppe führe die Fahrkompetenz auf den Erwerb der Fahrerlaubnis zurück (VP2). Eine Verkehrspsychologin verdeutlichte, dass es sich bei dem Erwerb einer Fahrerlaubnis um eine Kompetenzzuschreibung, wie auch um den Erwerb des Rechts, ein Kfz führen zu dürfen, handle, welches jedoch außer Kraft trete, wenn die Fahrerlaubnis entzogen werde bzw. ein temporäres Fahrverbot verhängt werde (VP2).

Nicht nur die Kompetenzwahrnehmung ist ein Grund, aus dem Personen ohne Fahrerlaubnis fahren. Auch sind die Einstellungen im Allgemeinen gegenüber dem Verhalten ausschlaggebend für das Fahren ohne Fahrerlaubnis. Zum einen skizzierte ein Rechtsanwalt, dass missachtet werde, dass es sich bei der Tat um eine Straftat handle (R3). Zum anderen beschrieb eine Richterin, dass es Personen gebe, die eine Gleichgültigkeit gegenüber ihren Straftaten mit sich bringen (R2). Dies beschrieb auch ein Rechtsanwalt und führte diese Gleichgültigkeit auf das Scheitern bei einer MPU zurück, da diese Personen das Gefühl hätten, es bereits versucht zu haben. Eine gewisse Gleichgültigkeit beobachtete eine Verkehrspsychologin bei manchen Fahrer:innen ebenfalls (VP1). Dagegen betonte der Rechtsanwalt, dass er eine derartige Gleichgültigkeit selten sehe. Stattdessen seien die meisten Täter:innen durchaus daran interessiert, die Fahrerlaubnis (wieder-)zubekommen (RA2). Allgemeines Fehlverhalten und ggfs. Verstöße gegen Gesetze und Richtlinien zeigen sich bei manchen Fahrer:innen in weiteren Lebensbereichen, erzählte eine Verkehrspsychologin (VP2).

Nicht nur eine eventuelle Gleichgültigkeit wurde seitens der Verkehrspsychologinnen bei bestimmten Fahrer:innen vermerkt, sondern auch eine generelle Risikobereitschaft (sensation seeking), im Zusammenspiel mit äußeren Umständen. Dabei werden die äußeren Umstände eher als Anlass gesehen, woraus eine Gewohnheit resultieren könne, was jedoch von der Einstellung, bzw. der Bereitschaft der Personen, das eigene Verhalten zu hinterfragen und zu ändern, abhängig sei (VP2). Hierbei kann auch ein Zusammenspiel von äußeren Umständen, Gewohnheiten, Einstellungen und dem wahrgenommenen Risiko, erwischt zu werden, ausgemacht werden.

Nicht nur Gleichgültigkeit, das Beharren auf dem ‚Recht' ein Kfz zu führen, sondern auch eine positive Bewertung delinquenten Verhaltens werden im Zusammenhang mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis insbesondere jüngeren Personen und Jugendlichen zugesprochen. So erklärten eine Verkehrspsychologin sowie ein Richter, dass es bei Jugendlichen und jüngeren Erwachsenen zum Teil „cool" sei, gegen die Verkehrsregeln zu verstoßen (VP2).

Sonstiges

Im Weiteren wurden noch zusätzliche Aspekte seitens der Expert:innen angemerkt, die das Fahren ohne Fahrerlaubnis ermöglichen bzw. begünstigen oder den (Wieder-)Erwerb einer Fahrerlaubnis einschränken.

Wie in der Ausführung der Beweggründe für das Fahren ohne Fahrerlaubnis deutlich wurde, ist die Möglichkeit, also der Zugriff auf ein Kfz, hinsichtlich des Fahrens ohne Fahrerlaubnis begünstigend. Dabei werde auch auf Mietautos oder Car-Sharing-Möglichkeiten zurückgegriffen, wie ein Polizist erklärte (P1). Dies bestätigte ein weiterer Polizist und erklärte, dass man sich zu diesen auch anderweitig Zugang verschaffen könne (P2). Auch ein Rechtsanwalt war durch seine Mandant:innen mit diesem Feld in Berührung gekommen. Er berichtete von Verkehrsmitteln, zu denen man über Apps Zugang erhalte (RA1).

Wie bisher deutlich wurde, bestehen Hürden hinsichtlich der Kommunikation bei dem Fahren ohne Fahrerlaubnis. Auch bei dem erstmaligen Erwerb der Fahrerlaubnis kann die Sprache ein Hindernis sein. Analphabetismus sowie unzureichende Deutschkenntnisse können dabei eine Rolle spielen, wie ein Richter erklärte (R3).

Zusammenfassung

Insgesamt lässt sich feststellen, dass es durchaus Personen gibt, denen der Verstoß gegen ein Gesetz gleichgültig ist. Allgemeine Einstellungen gegenüber Einhaltungen von Richtlinien und Gesetzen scheinen ebenfalls relevant für das Fahren ohne Fahrerlaubnis. Der erstmalige Erwerb einer Fahrerlaubnis wird hierfür als zugesprochenes Recht und als Beweis der Fahrkompetenz angesehen, unabhängig davon, ob ein Verbot oder ein Entzug der Fahrerlaubnis vorliegt. Auch Bequemlichkeit kann sich auf die Entscheidung, ohne Fahrerlaubnis zu fahren, auswirken. Hierbei wird das Zusammenspiel der verschiedenen Beweggründe auch denkbar und erneut deutlich: Wenn die Erfahrung gemacht wurde, sehr selten kontrolliert worden zu sein, wird auch das Risiko beim Fahren ohne Fahrerlaubnis erwischt zu werden, als sehr gering eingestuft. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn die wahrgenommene Fahrkompetenz als hoch angesehen wird und ein angepasstes Fahrverhalten besteht. Selten und eher bei jüngeren Personen kann delinquentes Verhalten von dem sozialen Umfeld positiv bewertet werden, was die Entscheidung, ohne Fahrerlaubnis zu fahren, unterstützen kann. Eine Herausforderung, laut der Aussagen der Expert:innen, besteht also in der Verdeutlichung, dass der Erwerb einer Fahrerlaubnis Personen zwar eine Fahrkompetenz und das Recht ein Kfz zu führen zuspricht, diese aber nicht über einen Verstoß im Straßenverkehr hinaus wirken. Insbesondere dann nicht, wenn ein Entzug der Fahrerlaubnis vorliegt und somit das Recht wie auch die Kompetenz zumindest in Frage gestellt werden.

4.2.4 Maßnahmen

Im Weiteren wurden die Expert:innen um die Bewertung wie auch um die Äußerung hinsichtlich bestehender und wünschenswerter Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis gebeten.

Allgemeine Maßnahmen

Eine Problematik, die häufig im Zusammenhang mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis geschildert wurde, ist das Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss. Hierbei merkte ein Richter an, dass es sinnvoll sein könnte, Maßnahmen zu verstärken, die sich mit der Verringerung der ursprünglichen Ursachen für Führerscheinverluste richten, beispielsweise in Form eines begleiteten Entzugs.

Als besonders effektive Maßnahme, sowohl gegen Erst- als auch Wiederholungstaten, wurde von den Expert:innen die Erhöhung des Entdeckungsrisikos eingeschätzt. Ein höherer Kontrolldruck durch verstärkte Polizeikontrollen würde potenzielle Täter:innen abschrecken, da diese die Wahrscheinlichkeit, erwischt zu werden, als höher einschätzen würden. Dies könne besonders in Regionen mit bislang geringer Polizeipräsenz präventiv wirken. Der Polizei zu Folge haben sich dabei vor allem mobile Überwachungskontrollen als besonders zielführend erwiesen, da sie nicht nur auffällige Fahrzeugführer:innen identifizieren, sondern auch kleinere Delikte aufdecken können, die oft mit größeren Vergehen (wie etwa Fahren ohne Fahrerlaubnis) einhergehen (P1).

Präventive Maßnahmen

Als eine Ursache für das Fahren ohne Fahrerlaubnis konnte das fehlende Wissen über die Straftat wie auch mögliche Konsequenzen der Straftat festgestellt werden. Laut den Expert:innen bestehen häufig noch Falschannahmen über das Fahren ohne Fahrerlaubnis, und ein fehlendes Bewusstsein darüber, was der Entzug einer Fahrerlaubnis und somit der Entzug der Rechtsgrundlage, sich motorisiert mittels Kfz im Straßenverkehr bewegen zu dürfen, alles beinhaltet. Es sei vielen nicht bewusst, dass mit dem erteilten Recht, sich im motorisiert im Straßenverkehr zu bewegen, auch Pflichten einhergehen. Somit liege eine sinnvolle Maßnahme, laut eines Polizisten, darin, die Öffentlichkeit mehr und besser aufzuklären (P1). Dies wurde von einem weiteren Polizisten bestätigt, der jedoch auch auf die Auswirkungen auf die Versicherungen hinwies. Er erläuterte, dass das Thema

ernster genommen werden könnte, wenn erklärt werde, dass Versicherungen nicht greifen, wenn man ohne Fahrerlaubnis fährt (P2).

Wie zuvor von einer Verkehrspsychologin bereits skizziert wurde, besteht nicht immer das Bewusstsein über die Rechtsbasis, die mit einem Erwerb und mit einem Verlust der Fahrerlaubnis einhergeht. Sie erklärt, dass mehr Bewusstsein dafür geschaffen werden müsse, dass der Straßenverkehr ein soziales Miteinander sei. Wer ohne Rechtsbasis am Straßenverkehr teilnimmt, geht Gefahren für sich und andere ein. Es solle hervorgehoben werden, dass wichtiger sei, dass man fahren dürfe als dass man es könne (VP2). Dies führte ebenfalls ein Polizist auf und betonte, dass es sich bei dem Erwerb einer Fahrerlaubnis mehr um den Erwerb des Rechts handelt, als um den Erwerb einer Kompetenz (P2).

Zudem wurde vorgeschlagen, die Fahrausbildung in die allgemeine Schulbildung zu integrieren. Dies würde nicht nur das Bewusstsein für die Bedeutung einer Fahrerlaubnis schärfen, sondern auch die hohen Führerscheinkosten reduzieren, die für viele, insbesondere einkommensschwächere Familien, eine erhebliche Hürde darstellen können.

Ein nicht unerheblicher Teil der Personen, die beim Fahren ohne Fahrerlaubnis erwischt werden, sind Personen aus Nicht-EU-Staaten, die zwar einen Führerschein besitzen, diesen aber nicht rechtzeitig in eine deutsche Fahrerlaubnis umschreiben lassen haben. Ursachen dafür sind neben dem Vergessen oder Ignorieren dieser Regelung auch häufig die Unkenntnis darüber, dass diese Regelung überhaupt bestehe. Daher könnte eine Verbesserung des informativen Angebots helfen, dieses Problem zu vermindern: *„Dass man da vielleicht dann auch Angebote hat, dass man vielleicht das mit den Sprachen noch ausweitet. Ich glaube auf der einen Seite, klar, Eigenverantwortlichkeit ist wichtig, aber das kann halt nicht jeder so gut. Das darf man nicht vergessen. Und wenn es um die Straßenverkehrssicherheit geht, wäre ich vielleicht eher dafür da, wirklich dann die Leute zu unterstützen, auch wenn sie natürlich den Fehler gemacht haben, was nicht okay ist.“* (VP1). Allerdings stellt sich hierbei die Herausforderung, die Zielpersonen effektiv zu erreichen. Der Polizei zu Folge beginnen viele Einwander:innen zu arbeiten und werden nicht noch mal an entsprechenden behördlichen Stellen vorstellig, was die gezielte Ansprache deutlich erschwert (P2).

Eine ähnliche Informationsproblematik zeige sich laut einem der Rechtsanwälte bei Personen, denen zum zweiten Mal ein Fahrverbot erteilt wurde. Während beim ersten Mal noch die Möglichkeit besteht dieses innerhalb von vier Monaten anzutreten, muss es beim zweiten Mal sofort angetreten werden. Dies sei vielen Fahrer:innen nicht bewusst, da die Information darüber lediglich im Kleingedruckten des Bescheids vom Amt und/oder unverständlich formuliert stehe.

Wie zuvor deutlich wurde, kann unter anderem eine mangelhafte Infrastruktur die Entscheidung, ohne Fahrerlaubnis zu fahren, beeinflussen. Der Ausbau von Infrastruktur, vor allem im ländlichen Raum, könnte verhindern, dass Personen trotz des Verlustes der Fahrerlaubnis auf das Führen eines Kfz zurückgreifen. Dies tun den Expert:innen nach die meisten Täter:innen nicht, weil sie besonders Spaß am Fahren haben, sondern weil ihnen, ihrer Meinung nach, keine andere Möglichkeit zur Verfügung steht. Ein ÖPNV, der so gut ausgebaut ist, dass dessen Nutzung eine realistische Alternative, beispielsweise für den Weg zur Arbeit, darstellt, könnte das Fahren ohne Fahrerlaubnis eindämmen, schilderte ein Richter (R1).

Repressive Maßnahmen

Die Schärfe der Sanktionen spielt laut Expert:innen eine zentrale Rolle bei der Bekämpfung des Fahrens ohne Fahrerlaubnis. Ein Polizist betonte, dass die Straftäter:innen, die sich bewusst über das Verbot hinwegsetzen, eventuell nur durch drastischere finanzielle Konsequenzen abgeschreckt werden könnten. Ein Richter erwähnte, dass die Freiheitsstrafe ohne Bewährung möglicherweise abschreckend wirkt (R1). Auch ein Polizist schätzte härtere Strafen als wirkungsvoll ein (P2). Eine Richterin erläuterte die mangelhafte Wirkungen von Maßnahmen bei Wiederholungstäter:innen an einem Fallbeispiel: Sie erzählte, wie ein Täter bis zum Strafantritt weiter ohne Fahrerlaubnis fuhr, trotz vorangehender Verurteilung (R2). Eine Verkehrspsychologin hatte ebenfalls die Erfahrung gemacht, dass bei Wiederholungstäter:innen eine negative Haltung gegenüber Gesetzen und der Einhaltung von Regeln bestehe und Maßnahmen mehr Erfolg haben, sofern die Androhung einer Haftstrafe existiere (VP2). Die mangelnde Wirkung von Sanktionen bei einigen Straftäter:innen wird durch die hohe Wiederholungstendenz unterstrichen, die trotz verhängten Bewährungsstrafen oder Geldbußen auftritt. Ein Richter erläuterte, dass sich bei

einigen Täter:innen mit Wiederholungstendenz keine Wirkung der Maßnahmen wie Bewährungsstrafen zeigen (R3). Darüber hinaus wurde angemerkt, dass das Gerichtssystem durch viele andere Fälle belastet sei, was die schnelle und konsequente Umsetzung der Sanktionen erschwere (P2).

Während die Androhung von Haftstrafen oder das Verhängen von Bewährungs- oder Haftstrafen laut einiger Expert:innen als wirkungsvoll erlebt wird und daher als repressive Maßnahme angesehen werden kann, besteht eine Maßnahme, welche in Bezug auf Wiederholungstaten als präventiv anzusehen ist, im Entzug des Fahrzeugs. Der Entzug des Fahrzeugs wird von einigen Expert:innen als eine der effektivsten Sanktionen angesehen, um die Wiederholung solcher Vergehen zu verhindern. Dies werde insbesondere bei Wiederholungstäter:innen genutzt, um einer Gewohnheit entgegenzuwirken. Eine Staatsanwältin erlebte diese Maßnahme wirkungsvoller als eine Geldstrafe (SA2). Jedoch gibt es Herausforderungen bei der Umsetzung solcher Maßnahmen. So ist die Verhängung dieser schwerwiegenden Sanktion erst nach vielfach wiederholten Straftaten in Bezug auf das Fahren ohne Fahrerlaubnis als Teil der Bewährungsauflagen möglich. Einer der Polizisten merkte an, dass die Verzögerungen bei der Einziehung des Fahrzeugs manchmal problematisch und zu lang seien (P2). Zudem sei es rechtlich umstritten, inwiefern diese Maßnahmen überhaupt zulässig seien (R1).

Ebenfalls wurde die Idee, Täter:innen den erstmaligen Erwerb oder das Wiedererlangen der Fahrerlaubnis obligatorisch aufzuerlegen, vielfach als sinnvoll erachtet. Dies sei insbesondere bei Jugendlichen (die oft zum Tatzeitpunkt noch nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis waren) üblich und wirksam, wie ein Richter berichtete (R1). Ein weiterer Richter sprach die Hürde des Erwerbs an und dass es sich meistens nicht um eine böswillige Absicht handle, ohne Fahrerlaubnis fahren zu wollen, sondern vielmehr Schwierigkeiten bei dem Erwerb einer Fahrerlaubnis bestehen, welche zu der Frage nach einer angemessenen Strafe führe. Er habe die Erfahrung gemacht, dass es sinnvoller sei, jemanden bei dem Erwerb der Fahrerlaubnis zu unterstützen (R3). Dass diese Maßnahme nicht nur bei jugendlichen und heranwachsenden Täter:innen sinnvoll sein kann und dass es sich nicht zwangsläufig um eine negative Haltung oder es sich per se beim Fahren ohne Fahrerlaubnis um eine böswillige Absicht handelt, verdeutlichte ein Rechtsanwalt und stellte dabei auch die Auflage einer Sperre in Frage (RA2). Auch wenn die Handlungsspielräume, was Maßnahmen des Jugendstrafrechts und des Erwachsenenstrafrechts betrifft, unterschiedlich ausfallen, kritisierten einige der Expert:innen die bestehenden Sanktionen und geben zu denken, dass ähnliche Auflagen und Sanktionen bei Erwachsenen ebenfalls wirksam sein könnten. Ein Richter erklärte, dass eine Geldstrafe das Problem im Straßenverkehr nicht beseitige (R1). Ein Rechtsanwalt beschrieb auf Grundlage seiner Erfahrungen wirksame Sanktionen aus dem Jugendstrafrecht, die seiner Ansicht nach auch im Erwachsenenstrafrecht effektiv sein könnten: z.B. erlebte dieser Verkehrserziehungskurse oder ähnliche verkehrspädagogische und -psychologische Maßnahmen als sinnvoll (RA2). Zentral wäre es dabei, die (Wieder-)Erlangung der Fahrerlaubnis den Personen nicht einfach nur aufzuerlegen, sondern diese auch bei der Umsetzung zu unterstützen. Die Anordnung der Wiedererlangung der Fahrerlaubnis als Auflage stellt Richter:innen im Erwachsenenstrafrecht vor eine Herausforderung, da man hier mit einer Bewährungsauflage arbeiten müsse. Jedoch beschreibt der Richter diese Möglichkeit als Zusammenführung von *„Sanktion und Ziel“* (R1).

Einige Expert:innen äußerten Bedenken darüber, dass Personen, denen die Fahrerlaubnis entzogen wurde, oft unzureichend unterstützt werden. Dies gelte insbesondere für Personen, bei denen der Verlust der Fahrerlaubnis nur eine Konsequenz einer viel grundlegenderen Problematik wie etwa einer Alkoholsucht ist. So thematisierte ein Richter insbesondere die finanzielle Last im Kontext von einkommensschwachen Haushalten und berichtete über seine Überlegungen zu alternativen Auflagen im Bereich der Verkehrsstraftaten. Er erklärte, dass es sinnvoll sein könnte, Fahrkurse anzubieten und finanzieren zu lassen (R3).

Dass Unterstützung für die Täter:innen bzw. bei Personen, die ihre Fahrerlaubnis wiedererlangen möchten, fehlt, merkte ebenfalls eine Verkehrspsychologin an. Dabei wird deutlich, dass der Entzug einer Fahrerlaubnis wie auch der Aufwand der Wiedererlangung dieser mit einem Themenkomplex in Zusammenhang steht, der für manche Personen ohne Unterstützung kaum zu bewältigen ist. Häufig haben betroffene Personen auch Schwierigkeiten in weiteren Lebensbereichen, beispielsweise eine Suchtproblematik. Der Entzug einer Fahrerlaubnis könne dann sogar als Auslöser dienen und die Erkrankung verschlimmern. Diese Personen müssten sich eigenständig informieren, was jedoch schwierig sein kann und, aufgrund der Vielfalt und Menge der Informationen, verwirrend sein könne. Die Verkehrspsychologin thematisierte, dass die Unterstützung mit (verpflichtenden) Kursen, die informierend sein sollen, gestaltet werden könnte (VP1).

Ein Richter plädierte ebenfalls für Alternativen und Maßnahmen, die mehr auf die Unterstützung der Betroffenen angelegt sind und diese mehr mit einbeziehen, um der Problematik besser begegnen zu können, als ausschließlich

die Symptomatik zu behandeln. Er betonte, dass es gut wäre, Entziehungskurse anzubieten, sodass Täter:innen vor die Wahl zwischen Entzug und Geldstrafe gestellt werden (R1).

Wird einer Person die Fahrerlaubnis entzogen, wird oftmals eine sogenannte Sperrfrist verhangen. Innerhalb dieser ist es nicht möglich, eine neue Fahrerlaubnis zu erhalten. Die genaue Dauer der Sperrfrist ist individuell von der zuständigen Behörde festgelegt und beträgt mindestens 6 Monate, kann jedoch bis zu 5 Jahre betragen. Ist die Sperrfrist abgelaufen, wird die Fahrerlaubnis den Personen nicht automatisch wiedererteilt, sondern es ist ein Antrag auf Wiedererlangung der Fahrerlaubnis nötig. Dieser geht oftmals mit weiteren Anforderungen einher wie etwa das Absolvieren einer MPU[259]. Einige Expert:innen betrachten diese Sperre als nicht zielführend, da sie der Idee entgegensteht, Personen zügig die Möglichkeit zu geben, sich ohne sich strafbar zu machen, fortzubewegen. Ein Rechtsanwalt merkte an, dass eine Sperrfrist für Personen, die einen Erstverstoß begangen haben, wie beispielsweise Trunkenheit im Verkehr, zur Reflexion und Wiederherstellung der Eignung sinnvoll sein kann. Dennoch zweifelte auch er daran, ob längere Sperrfristen im Allgemeinen gerechtfertigt seien, da das Fahrerlaubnisrecht ohnehin vorsieht, dass eine Fahrerlaubnis nur nach entsprechender Überprüfung wieder erteilt wird (RA2).

Generell wurde kritisiert, dass der langwierige und finanziell sehr aufwendige Prozess zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis oft lähmend wirke, insbesondere im Vergleich zu anderen Ländern. Ein Rechtsanwalt stellte sich die Frage, ob die bürokratischen Hürden und die lange Wartezeit wirklich notwendig seien. Während es wichtig sei, Verkehrsdelikte angemessen zu ahnden, könnte eine weniger restriktive Gestaltung der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis dazu beitragen, dass weniger Menschen aus Frustration trotz bestehender Sperren und langer Wiedererlangungsprozesse weiterhin illegal am Straßenverkehr teilnehmen, wie der Rechtsanwalt ausführte (RA2). Der Antrag auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis kann bereits sechs Monate vor Ablauf der Sperrfrist gestellt werden. Auch kann die Sperrfrist möglicherweise verkürzt werden, wenn der Betroffene an Schulungsmaßnahmen teilnimmt, wie beispielsweise einer verkehrspsychologischen Beratung. Es besteht jedoch keine Garantie dafür, da das Gericht die Entscheidung individuell im jeweiligen Fall trifft. Ein Sonderfall stellt die isolierte Führerscheinsperre dar[260]. Diese betrifft Personen, die zum Tatzeitpunkt keine gültige Fahrerlaubnis besitzen und davor auch noch nie besessen haben. Wenn diese Personen straffällig werden und der Entzug der Fahrerlaubnis als Sanktion vorgesehen ist, kann diese Maßnahme nicht angewendet werden. Das Gericht kann stattdessen eine isolierte Führerscheinsperre verhängen. Das bedeutet, dass während der festgelegten Sperrfrist keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf, auch wenn die Person inzwischen eine Fahrschulausbildung abgeschlossen hat. Die Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme wurde auch seitens der Expert:innen angezweifelt. Richter:innen verhängen diese Maßnahme selten, da dies nicht dem Ziel, Personen dazu zu bringen, eine gültige Fahrerlaubnis zu besitzen, entspricht. Besonders für junge Menschen erscheint diese Maßnahme nicht sehr sinnvoll zu sein, da der Erwerb einer Fahrerlaubnis von neuen Straftaten abhalten solle.

Einer der Rechtsanwälte schlug eine interdisziplinäre Zusammenarbeit von Psycholog:innen mit Gerichten und Rechtsanwält:innen etc. vor, die den Betroffenen helfen könnten, indem medizinische und psychologische Konsequenzen frühzeitig erkannt werden. Dies könnte dazu beitragen, dass Betroffene sich rechtzeitig mit den notwendigen Maßnahmen auseinandersetzen, um die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis vorzubereiten (RA2). Von verkehrspsychologischer Seite wird dazu ergänzt, dass in der Beratung der Täter:innen vor allem auch ein besonderes Augenmerk auf die wachsende Anzahl unseriöser Anbieter, die sich auf die Vorbereitung zur MPU spezialisiert haben, gelegt werden sollte. Diese Anbieter versprechen oft unrealistisch hohe Erfolgsquoten und verlangen dabei beträchtliche Summen von ihren Kund:innen. Für Gutachter:innen und Fachleute in diesem Bereich sei es besonders besorgniserregend, dass es keine angemessenen Regulierungen für diesen Markt gebe. Dies führe dazu, dass viele Betroffene in fragwürdige Angebote geraten und möglicherweise sogar illegal erworbene Führerscheine in Betracht ziehen. Die Seriosität und Qualität der Vorbereitung auf die MPU, so die

[259] https://www.bussgeldkatalog.org/sperrfrist/#die_sperrzeitverkuerzung_fuehrerschein_zurueck_durch_einen_antrag_auf_sperrfristverkuerzung (zuletzt abgerufen 05.02.25).

[260]: https://www.bussgeldkatalog.org/isolierte-sperre-der-fahrerlaubnis/ (zuletzt abgerufen 05.02.25).

Verkehrspsychologinnen, müssen dringend verbessert und reguliert werden, um den Betroffenen eine faire und effektive Unterstützung gewährleisten zu können, so die Expert:innen Hierbei sei nochmal an den finanziellen Aufwand erinnert, den Personen bewältigen müssen, auch wenn sie eine reguläre, seriöse Vorbereitung wählen und dass die Absolvierung dieser einen starken Einfluss auf das Bestehen der MPU-Prüfung hat[261].

Zusammenfassung

Zusammenfassend wird deutlich, dass die bisher bestehenden Maßnahmen nur partiell wirksam sind, was das Verhindern und Sanktionieren von Fahren ohne Fahrerlaubnis betrifft. Zudem wird durch die Schilderungen der Expert:innen deutlich, dass kaum von dem Fahren ohne Fahrerlaubnis an sich als Straftat gesprochen wird, sondern häufig im Zusammenhang mit dem Fahren unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen. Das verdeutlicht, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis ein Phänomen ist, welches selten ohne weitere Straftaten auftritt bzw. erkannt wird. So muss differenziert werden, welche Maßnahmen welche Straftat ansprechen sollen und was das Ziel dieser im Spezifischen ist. Laut der Expert:innen scheint eine Sperrfrist dem Ziel zu widersprechen, Personen eine legale Mobilität zu ermöglichen. Weiterhin sollte der Prozess der Wiedererlangung der Fahrerlaubnis für die Betroffenen transparent, auf die bestimmten Bedarfe zugeschnitten und vereinfacht werden.

4.2.5 Zufriedenheit mit dem Handlungsspielraum im jeweiligen Beruf

Im weiteren wurden die Expert:innen gebeten den aktuellen Handlungsspielraum in dem jeweiligen Beruf zu bewerten und zu äußern, inwiefern Veränderungsbedarfe vorhanden sind.

Rechtsanwält:innen

Einer der Rechtsanwälte gab an, dass der Handlungsspielraum bei Fällen von Fahren ohne Fahrerlaubnis relativ begrenzt sei, da die Straftat nur durch Entdeckung aufgedeckt werde und die Täterschaft somit meist eindeutig sei (RA2). Die Hauptaufgabe bestehe oft darin, die Mandant:innen auf das Verfahren vorzubereiten und die Strafe so gering wie möglich zu halten. Dies beinhalte, die Mandant:innen bezüglich des Verhaltens zu beraten und alle möglichen Vorbereitungen zu treffen, um einen positiven Eindruck vor Gericht zu hinterlassen. Ein Rechtsanwalt verdeutlichte seine Sicht auf den Handlungsspielraum und die Handhabung von Fällen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis seitens der Gerichte. Er erzählte, dass es manchmal unverhältnismäßig strenge Reaktionen auf Fälle gebe – etwa solche, bei denen ein Bauer trotz Führerscheinverlust mit dem Traktor aufs Feld fahre. Aus anwaltlicher Perspektive wünsche man sich manchmal mehr Verständnis für die individuellen Umstände der Betroffenen und eine differenzierte Betrachtung, insbesondere, wenn keine Fremdgefährdung vorliegt. Es wird kritisiert, dass der bloße Verstoß gegen das Gesetz, keinen Führerschein zu haben, oft zu hart bewertet werde, obwohl keine direkte Gefahr für andere bestehe. Insgesamt plädierte er für mehr Augenmaß und eine pragmatischere Herangehensweise in der Rechtspraxis. Er wünsche sich, dass Fälle ohne größere Auswirkungen, bei denen nur ohne Fahrerlaubnis gefahren wurde, anders behandelt werden müssten (RA1).

Staatsanwält:innen

Beide Staatsanwältinnen gaben auf die Frage nach dem Handlungsspielraum an, mit dem aktuellen Ihnen zur Verfügung stehenden Strafrahmen zufrieden zu sein. Sie betonten, dass dieser ausreichend flexibel sei, um sowohl mit Augenmaß zu reagieren, als auch bei Wiederholungstäter:innen härtere Strafen zu verhängen. Eine Änderung der Regelungen hielten sie nicht für notwendig, erwähnten jedoch, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis an sich, ohne weitere Straftaten, seltener verhandelt werde.

---

[261] Siehe: https://www.bussgeldkatalog.org/mpu-ohne-vorbereitung/ (zuletzt abgerufen 05.02.25).

Auch einen Wunsch nach Änderungen im Umgang mit Fahren ohne Fahrerlaubnis im eigenen Beruf gab es bei der Staatsanwaltschaft nicht. Ebenfalls wurde von der Staatanwaltschaft berichtet, dass es sich bei Fällen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis in der Regel um einfache und schnelle Verfahren handle (SA1).

Verkehrspsycholog:innen

Eine der Verkehrspsychologinnen, welche im Bereich der MPU-Vorbereitung tätig ist, gab an, den Eindruck zu haben, dass die Erfolgsaussichten bei der MPU stark von den Kommunikationsfähigkeiten der Betroffenen abhängen würden. So könnten einige Personen nicht gut mit dem Druck umgehen, der mit einer MPU einhergeht, sodass sie viele erarbeitete Inhalte vergessen und weniger reflektiert wirken. Trotz guter Vorbereitung, in der die Tat glaubwürdig reflektiert wurde, fielen einige Täter:innen durch, da sie offenbar in der Prüfungssituation nicht alles vermitteln können, was vorher erarbeitet wurde. Daher wird diskutiert, ob ausführlichere Bescheinigungen der MPU-Vorbereitenden über die erarbeiteten Inhalte und Fortschritte den Betroffenen helfen könnten, die MPU zuverlässiger zu absolvieren.

Richter:innen

Die Richter:innen zeigten sich grundsätzlich zufrieden mit ihrem Handlungsspielraum. Auch sie berichteten, dass sie genügend Flexibilität haben, um angemessen auf die jeweiligen Fälle zu reagieren, insbesondere im Jugendstrafrecht, wo alle erzieherisch gebotenen Maßnahmen ergriffen werden können. Es wurde hervorgehoben, dass der aktuelle Strafrahmen selten als zu niedrig empfunden werde und ausreichend Spielraum für angemessene Strafen biete. Einer der Richter:innen sah jedoch Verbesserungsbedarf. Er wies darauf hin, dass hauptsächlich auf Geld- oder Freiheitsstrafen zurückgegriffen werden könne, was oft nicht die primär sinnvollen Reaktionen auf Delikte darstelle. Präventive Maßnahmen oder Schadensausgleich seien in der Regel nicht möglich, es sei denn, es handle sich um Fälle, in denen eine Bewährungsstrafe oder eine Verwarnung mit Strafvorbehalt ausgesprochen werden könne. Zudem wurde von ihm vorgeschlagen, das Fahren ohne Fahrerlaubnis als Ordnungswidrigkeit herabzustufen, sofern keine weiteren Straftaten begangen wurden.

Polizist:innen

Die Polizei beschrieb den Bearbeitungsaufwand für Fälle des Fahrens ohne Fahrerlaubnis als gering, insbesondere in städtischen Bereichen. Dort sei das System gut durchdacht und strukturiert, was zu einer schnellen und einfachen Abwicklung führe. Die Polizei kann etwa direkt zur rund um die Uhr besetzten Rechtsmedizin fahren, wo die Blutentnahme von Ärzt:innen vorgenommen wird. Dieser Prozess könne in einer halben bis Stunde abgeschlossen werden. Auf dem Land gestalte sich die Bearbeitung etwas schwieriger und zeitaufwändiger, da die Beamt:innen dort erst ein Krankenhaus aufsuchen müssen und die Formalitäten mehr Zeit in Anspruch nehmen. Eine Änderung im Jahr 2018 habe jedoch die Anordnung der Blutentnahme vereinfacht, da diese nun direkt von den Polizeibeamt:innen durchgeführt werden könne, ohne richterliche Anordnung. In der Stadt gebe es zudem eigene Dienststellen, die die Endsachbearbeitung übernehmen, was die Arbeit der Streifenbeamt:innen erleichtere. Auf dem Land müssten die Polizist:innen hingegen die Sachbearbeitung selbst übernehmen, was etwas zeitaufwendiger sei. Insgesamt wurde die Bearbeitung im städtischen Bereich als einfach und schnell beschrieben, während es auf dem Land mehr Herausforderungen gebe, die jedoch auch bewältigt werden können.

Die Polizisten wiesen auf den hohen Grad an Differenziertheit des Problems Fahren ohne Fahrerlaubnis hin, welcher sich aufgrund der Komplexität der verschiedenen Fahrerlaubnisklassen und internationalen Regelungen ergebe. Diese Komplexität spiegle sich jedoch nicht in den Hellfeldstatistiken wider. So bestehe etwa erfahrungsgemäß ein nicht unerheblicher Teil der Fälle von Fahren ohne Fahrerlaubnis, aus Personen, die zwar eine Fahrerlaubnis besitzen, aber nicht in Deutschland fahren dürfen. Eine genaue Kenntnis darüber, wie viele der Täter:innen, die ohne Fahrerlaubnis fuhren, dieser Gruppe angehören würde, wäre sinnvoll. Des Weiteren beklagten die Polizeibeamten den hohen Arbeitsaufwand und die begrenzten Ressourcen, die die gründliche Überprüfung und Kontrolle von Fahrerlaubnissen erschweren. Der Fokus auf Verkehrssicherheit wird oft durch andere dringende

polizeiliche Aufgaben verdrängt. Die Dunkelziffer von Personen, die ohne gültige Fahrerlaubnis und/oder unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen fahren, wird seitens der Polizei als sehr hoch eingeschätzt. Eine verstärkte Kontrolle könnte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen, jedoch sei die Polizei oft durch die Vielzahl anderer Aufgaben überlastet, was systematische Kontrollen erschwere. Ein weiterer Wunsch der Polizei ist es, die Thematik des Fahrens ohne Fahrerlaubnis mehr in den gesellschaftlichen Diskurs einzubringen.

Außerdem sorge die Tatsache, dass mit so vielen verschiedenen Arten von Führerscheinen gearbeitet werde - ausländische, deutsche, EU- und EWR-Fahrerlaubnisse sowie Drittstaaten-Führerscheine -, dafür, dass die Beamt:innen täglich mit einer Vielzahl von Regelungen und deren Umsetzung konfrontiert seien. Zwar gäbe es spezielle Fortbildungen zum Fahrerlaubnisrecht, aber diese seien meist oberflächlich und decken nicht die gesamte Bandbreite der internationalen Führerscheinregelungen ab. Die Beamten wünschten sich hier eine intensivere Schulung.

Wunsch nach mehr interdisziplinärer Zusammenarbeit – alle Expert:innen

Die Staatsanwaltschaft berichtete, dass die Zusammenarbeit mit der Polizei und anderen beteiligten Institutionen weitgehend sehr gut funktioniere. In einfachen Verkehrskontrollen sei die Vorbereitung durch die Polizei in der Regel ausreichend und die Fälle könnten schnell bearbeitet werden. Bei komplexeren Fällen, die umfangreichere Ermittlungen erfordern, arbeiten Staatsanwaltschaft und Polizei eng zusammen, um die erforderlichen Beweise zu sichern und die Akten entsprechend vorzubereiten (SA2). Einen Wunsch nach Ausbau der interdisziplinären Zusammenarbeit wurde von der Staatsanwaltschaft nicht geäußert.

Die Rechtsanwälte sehen in der interdisziplinären Zusammenarbeit, gerade mit Verkehrspsycholog:innen, großes Potenzial, um langfristige Verhaltensänderungen bei ihren Mandant:innen zu bewirken. So könne eine frühzeitige Aufklärung über medizinische und psychologische Konsequenzen nach einem Führerscheinentzug dazu beitragen, Rückfälle zu verhindern. Durch die Vermittlung an Verkehrspsycholog;innen und die frühzeitige Auseinandersetzung mit den Anforderungen einer MPU könnten Betroffene besser vorbereitet und motiviert werden, an ihrem Verhalten zu arbeiten.

Die Richter:innen betonten die Bedeutung einer erweiterten Sanktionspalette und sahen Potenzial in einer stärkeren Zusammenarbeit mit Personen aus dem Umfeld des Fahrunterrichts, insbesondere bei der Verkehrserziehung von Jugendlichen. Sie erkannten an, dass Jugendämter derzeit einen Großteil der organisatorischen Last tragen und wünschten sich eine institutionalisierte Kooperation, beispielsweise durch staatliche Kurse. Zusätzlich hoben Richter hervor, dass die Zusammenarbeit mit der Polizei im Allgemeinen gut funktioniere. Obwohl es in seltenen Fällen Schwierigkeiten beim Tatnachweis gebe, sahen sie in diesem Bereich keine größeren Probleme. Manchmal seien Nachermittlungen notwendig, was jedoch häufig erst während der Verhandlung deutlich werde, da sich die Verteidigung aus taktischen Gründen erst in der Hauptverhandlung eine Einlassung abgebe, um die Hintergründe oder Einwände gegen die Strafe zu erläutern. In der Regel laufe jedoch alles ohne Probleme.

Die Polizei wünschte sich mehr Rückmeldung von der Justiz. Polizeibeamt:innen erfahren in den meisten Fällen nicht, ob ihre Anzeigen zu Verurteilungen führen oder ob die Verfahren eingestellt werden. Das Wissen darüber könne möglicherweise positiv zur Motivation und Effizienz der Polizeiarbeit beitragen. Ein systematisches Feedback könnte die Arbeit der Polizei verbessern und die Motivation steigern, indem es die Wirkungen ihre Bemühungen zeigt.

Fahren ohne Fahrerlaubnis als Problem im Rechtsstaat

Als abschließende Frage wurden die Expert:innen gebeten, ihre Sicht zu schildern, inwieweit sie das Fahren ohne Fahrerlaubnis als Problem sehen. Ein Polizist sah vor allem die fehlende Kompetenz der Fahrer:innen als Problem (P1). Eine Richterin verglich zunächst den Straftatbestand mit anderen Strafsachen, kam jedoch zu dem Schluss, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis zurecht als eine Straftat geahndet wird (R2). Auch eine Verkehrspsychologin zog den Vergleich zu anderen Straftaten wie Trunkenheit am Steuer und kommt zu dem Schluss, dass sie im Vergleich das Fahren ohne Fahrerlaubnis als weniger gefährlich einschätzt (VP1). Ein Polizist thematisierte die unterschiedlichen Formen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis und referierte auf das fehlende Wissen auch hinsichtlich der Konsequenzen der Tat. Er erläuterte, dass eine generelle Einschätzung, aufgrund der verschiedenen

Konstellationen, schwierig sei. Es sei jedoch besonders dann problematisch, wenn es zu Konsequenzen, wie Unfällen und/oder Personenschäden komme (P2).

Zwar wurde das Fahren ohne Fahrerlaubnis nicht direkt und eindeutig als schwerwiegendes Problem erachtet, jedoch thematisierten die verschiedenen Expert:innen unterschiedliche Aspekte des Delikts. Ein Richter thematisierte eine bestimmte Fallkonstellation und bezog sich im Weiteren auf die Fahrkompetenz der Fahrer:innen. Er gab an, dass die meisten in der Einschätzung ihrer eigenen Fahrkompetenz richtigliegen (R3). Teils wird das Fahren ohne Fahrerlaubnis nicht als Problem angesehen, wie ein Rechtsanwalt berichtete und ein Vergleich zum Umgang mit Medikamenten zog (RA1). Ein weiterer Rechtsanwalt verglich das Fahren ohne Fahrerlaubnis mit einem Ordnungsverstoß, ähnlich wie das falsche Abladen von Müll (RA2).

4.3 Zwischenfazit

Bisher wurde skizziert, welche Faktoren das Fahren ohne Fahrerlaubnis begünstigen können und welche Hintergründe und Motivationen auszumachen sind. Die bisherigen erläuterten Umstände, wie der zeitliche und finanzielle Aufwand der Wiedererlangung der Fahrerlaubnis, die Auflagen einer Abstinenz als Hindernis dieser, mangelndes Wissen und Barrieren beim Zugang zu entsprechenden Informationen, eine mangelhafte Infrastruktur und die Abhängigkeit zu einer beruflichen Tätigkeit, stellen dabei Umstände dar, die auf viele Personen zutreffen können. Auch wurde deutlich, dass die geringe Kontrolldichte, wie auch die Wahrnehmung des geringen Risikos, kontrolliert zu werden, Einfluss auf die Entscheidung haben kann, ohne Fahrerlaubnis zu fahren.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Fallkonstellation des Fahrerlaubnisentzugs am häufigsten vorkommt, gefolgt von temporären Fahrverboten, während das Fahren ohne jemals eine Fahrerlaubnis erworben zu haben, seltener auftritt. Diese Erkenntnisse verdeutlichen, dass die Problematik des Fahrens ohne Fahrerlaubnis vor allem Personen betrifft, die ihre Fahrerlaubnis aufgrund von Verkehrsverstößen verloren haben und dennoch weiterhin ein Fahrzeug führen. Die Expert:innen wiesen darauf hin, dass diese Personen oft wiederholt gegen Verkehrsregeln verstoßen haben, was schließlich zu einem endgültigen Entzug der Fahrerlaubnis führe und dies entsprechend die Möglichkeit des Fahrens ohne Fahrerlaubnis begünstige. Das Fahren ohne Fahrerlaubnis wird selten als isolierte Straftat entdeckt, sondern tritt häufig im Zusammenhang mit weiteren Verkehrsauffälligkeiten auf. Hinsichtlich der Motivationen bestehen Unterschiede in den Ausprägungen. Deutlich wird, dass insbesondere Hürden im Rahmen der MPU seitens der Expert:innen als Umstand gesehen werden, der ein Fahren ohne Fahrerlaubnis begünstigen kann.

Die bestehenden Sanktionen und Maßnahmen sind wirksam, werden jedoch von einzelnen Expert:innen teilweise kritisiert. So wird teils der Straftatbestand an sich infrage gestellt und der Wunsch geäußert, ähnlich zum Jugendstrafgesetz, den Erwerb der Fahrerlaubnis aufzuerlegen und die Sperrfrist abzuschaffen. Auch wird die Umsetzung und die Anforderungen der MPU kritisiert. Es sollten mehr Unterstützungsangebote geschaffen werden, um das Fahren ohne Fahrerlaubnis langfristig einzudämmen und Menschen zu einer gültigen Fahrerlaubnis zu verhelfen sowie die zugrundeliegenden Ursachen, z.B. Suchterkrankungen, spezifisch adressiert werden.

4.4 Methode – Täter:innen

Vorgehensweise

Um verschiedenen Perspektiven abbilden zu können, wurden 15 Täter:innen, das heißt Personen, die schon einmal ohne Fahrerlaubnis gefahren sind, im April bis August 2024, interviewt. Die Interviews reichten von ca. 17 bis 43 Minuten und wurden bis auf zwei ausschließlich digital geführt. Da sich die Akquise dieser Personengruppe als sehr schwierig gestaltete, wurden unterschiedliche Maßnahmen ergriffen: Neben dem öffentlichen Aushängen von Flyern wurden Verkehrspsycholog:innen, Führerscheinstellen und -behörden, Vorbereitungsstellen für Medizinisch-Psychologische Untersuchungen (MPU), Anwält:innen für Verkehrsrecht und weitere Institutionen und Akteur:innen angeschrieben, um auf das Projekt aufmerksam zu machen. Äquivalent zu den Expert:innen-Interviews wurden die

Teilnehmenden vor dem Interview eine Einverständniserklärung und eine Datenschutzvereinbarung zu unterzeichnen.

Auswertungsmethode

Die Auswertung erfolgte, wie zuvor bei den Expert:innen-Interviews mittels einer qualitativen Inhaltsanalyse mit einem strukturierendem Ansatz und einem induktiven Teil (Mayring, 1994). Es wurde darauf geachtet einen Vergleich zwischen den Expert:innen-Interviews und den Täter:innen-Interviews vollziehen zu können, in dem die Struktur der Auswertung der Täter:innen-Interviews an der der Expert:innen angelehnt wurde.

Fragebogenkonstruktion

Zur Erhebung der Erfahrungen der Täter:innen, die ohne Fahrerlaubnis gefahren sind, wurde ebenfalls ein Interviewleitfaden entwickelt. Zu Beginn des Interviews wurden die Teilnehmenden begrüßt und über den Ablauf informiert. Das Phänomen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis wurde kurz erläutert. Es wurde betont, dass das Interview aufgezeichnet und anonymisiert wird. Nach Klärung eventueller Fragen begann die Aufzeichnung mit dem ersten Teil des Leitfadens. Die Personen wurden gebeten, ihre bisherigen Fahrerfahrungen zu schildern. Somit konnte in dem ersten Teil schnell geklärt werden, welche Fallkonstellation im Kontext des Fahrens ohne Fahrerlaubnis vorlag. Im zweiten Abschnitt wurde auf die spezifischen Umstände und Hintergründe des Fahrens ohne Fahrerlaubnis sowie auf mögliche erlebte Sanktionen eingegangen. Falls die Person schon einmal kontrolliert wurde, wurden innerhalb eines untergeordneten Frageblocks die jeweiligen Erfahrungen erhoben, um ggfs. auf die Kontrolle wie auch auf den weiteren Prozess einzugehen. Der dritte Abschnitt beschäftigte sich mit dem sozialen Umfeld der Befragten und dessen Einfluss auf ihr Verhalten. Der vierte Abschnitt diente dem Abschluss und der Reflexion, wobei mögliche Wünsche zum Umgang mit dem Delikt thematisiert wurden.

Stichprobe

Die Anzahl der Interviews von Personen, die angaben bereits ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein, umfasst insgesamt 15 Personen, die als T1 bis T15 bezeichnet werden Eines der Interviews wurde auf Englisch geführt. Tabelle 3 beinhaltet die demografischen Merkmale der Teilnehmer:innen. Von den 15 Interviewpartner:innen gaben drei Personen an, trotz eines Entzugs der Fahrerlaubnis gefahren zu sein, drei trotz eines Fahrverbots, zwei mit einer in Deutschland ungültigen Fahrerlaubnis. Vier Teilnehmer:innen gaben an gefahren zu sein, als sie noch keine Fahrerlaubnis besaßen und drei Personen gaben an, keine dem Kfz entsprechende Fahrerlaubnis besessen zu haben, als sie ohne Fahrerlaubnis gefahren sind. Einige gaben dabei an Erfahrungen in mehreren Fallkonstellationen gemacht zu haben.

Tabelle 3: Übersicht der Täter:innen Interviews und demografische Merkmale

	Täter:innen (T1-T15)
Gesamt	*15*
Geschlecht	
Männlich	12
Weiblich	3
Divers	
Alter	
unter 35 Jahre	9
35 – 44 Jahre	3
45 – 54 Jahre	1
über 54 Jahre	2

Ort	
Großstadt	11
Rand oder Vororte einer Großstadt	2
Mittel- oder Kleinstadt	1
Ländliches Dorf	1

4.5 Ergebnisse – Täter:innen

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Interviews mit den Personen, die schon einmal ohne Fahrerlaubnis gefahren sind, berichtet. Zunächst werden die verschiedenen Fallkonstellationen erörtert. Darauffolgend werden die Motivationen, Hintergründe und Umstände geschildert, entsprechend der Struktur des ersten Ergebnisteils. Abweichend von der bisherigen Struktur wird das Fahrverhalten wie auch die Wichtigkeit der Einhaltung der Verkehrsregeln thematisiert und die Frage, ob die Teilnehmer:innen erneut ohne Fahrerlaubnis fahren würden. Abschließend werden die Ergebnisse hinsichtlich des Umgangs mit der Straftat aus Sicht der Täter:innen erläutert und ein Zwischen- wie auch Gesamtfazit aus beiden Interviews gezogen.

4.5.1 Konstellationen

Von den 15 Teilnehmenden, die für ein Interview gewonnen werden konnten, gaben drei Personen an, einen Entzug der Fahrerlaubnis erlebt zu haben, wovon eine Person zum Zeitpunkt des Interviews diese wiedererlangt hatte. Die beiden anderen Teilnehmenden befanden sich zum Zeitpunkt des Interviews in der Wiedererlangung der Fahrerlaubnis. Von einem Fahrverbot berichteten drei Personen. Zwei Personen berichteten, dass sie ohne Fahrerlaubnis gefahren sind, da sie ihre im Ausland erworbene Fahrerlaubnis nicht rechtzeitig umschreiben lassen haben. Vier Personen schilderten, dass sie entweder dabei waren eine Fahrerlaubnis erstmalig zu erwerben, oder bis heute keine erworben haben. Zwei Personen berichteten davon, dass sie zwar eine Fahrerlaubnis besitzen, zum Zeitpunkt des Fahrens ohne Fahrerlaubnis jedoch ohne die benötigte Begleitperson gefahren sind, wodurch das (wiederholte) Fahren unter die Straftat des Fahrens ohne Fahrerlaubnis fällt[262]. Eine Person gab an eine Fahrerlaubnis besessen zu haben, jedoch nicht für die entsprechende Fahrzeugklasse.

Entzug der Fahrerlaubnis

Von den Teilnehmenden berichteten drei Personen, dass sie die Fahrerlaubnis aufgrund unterschiedlicher Umstände verloren haben. Alle drei Personen haben die Möglichkeit wahrgenommen, die Fahrerlaubnis durch eine MPU wiederzuerlangen. Zum Zeitpunkt der Interviews befanden sich zwei Personen in dem laufenden Prozess.

Als Grund für den Verlust der Fahrerlaubnis gab eine Person an, unter Einfluss von Substanzen gefahren zu sein (T8). Die Person wurde wegen einer Geschwindigkeitsübertretung für eine Verkehrskontrolle angehalten. Nachdem THC im Blut festgestellt wurde, erhielt die Person die Information, dass sie die Fahrerlaubnis innerhalb der nächsten sechs Monate abzugeben habe (T8). Eine weitere Person musste ihre Fahrerlaubnis aufgrund der Überschreitung der maximalen Punktanzahl im Fahreignungsregister abgeben. Zurückführend ist dies auf wiederholte Geschwindigkeitsübertretungen und das Nutzen eines Handys während der Fahrt (T11). In dem dritten Fall befand

[262] Siehe: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/fahranfaenger-innen-und-begleitetes-fahren-ab-17.html (zuletzt abgerufen 05.02.25).

sich die Person noch in der Probezeit und verlor die Fahrerlaubnis, da ein angeordnetes Aufbauseminar nicht in dem vorgeschriebenen Zeitraum absolviert wurde (T12).

Fahrverbot

Drei der befragten Personen gaben an, ein Fahrverbot auferlegt bekommen zu haben und trotzdem gefahren zu sein. Eine Person gab dabei an, aufgrund von Geschwindigkeitsübertretungen ein Fahrverbot auferlegt bekommen zu haben (T5). Ein weiterer Teilnehmer verlor seine Fahrerlaubnis temporär, weil er unbemerkt Fahrerflucht begangen hatte (T15). Ein weiterer Teilnehmer gab an, zu viele Punkte aufgrund von Geschwindigkeitsübertretungen gesammelt zu haben, was zum Fahrverbot geführt habe (T14).

In Deutschland nicht gültige Fahrerlaubnis

Zwei der Interviewteilnehmenden gaben an, zu den Personen zu gehören, die wissentlich oder unwissentlich ohne Fahrerlaubnis fahren, weil sie ihre Fahrerlaubnis nicht innerhalb von 6 Monaten in Deutschland umschreiben lassen haben. Dabei gab eine Person an, nur zwei bis drei Wochen ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein (T7). Eine weitere Person berichtete, dass insbesondere fehlende Informationen darüber, wie die Umschreibung stattfindet zunächst ausschlaggebend waren, dass sie ohne Fahrerlaubnis gefahren ist. Nachdem der Person die Information über Kommiliton:innen zugetragen wurde, dass die Fahrerlaubnis in Deutschland umgeschrieben werden muss, fuhr diese jedoch längere Zeit noch mit einer in Deutschland nicht gültigen Fahrerlaubnis weiter (T6).

Noch nie eine Fahrerlaubnis erworben

Dem Fall des Fahrens ohne Fahrerlaubnis, weil diese noch nicht erworben wurde, konnten vier Personen zugeordnet werden. Diese Personen waren meist im Jugendalter, als sie zum ersten Mal ohne Fahrerlaubnis gefahren sind. Wie von den Expert:innen beschrieben, bedeutet das Fahren ohne Fahrerlaubnis in der Jugend nicht zwangsläufig, dass dieses Verhalten oder andere Verkehrsauffälligkeiten im Erwachsenenalter fortgeführt werden. Dies verdeutlicht auch ein Interviewteilnehmer. Er erzählte, dass er als Jugendlicher häufiger ohne Fahrerlaubnis gefahren sei, um kurze Wege zu absolvieren (T10). Eine der Personen, die interviewt wurde, hat bis zum Zeitpunkt des Interviews nie eine Fahrerlaubnis erworben und strebe dies auch nicht an, obwohl sie auch von Unfällen berichtete (T1).

Nicht entsprechende Fahrerlaubnis

Eine auch meist im Jugendalter vorkommende Fallkonstellation ist die der nicht entsprechenden Fahrerlaubnis: Dabei kann dies der Fall sein, wenn ein Fahrzeug geführt wird, für das keine Fahrerlaubnis erworben wurde, oder aber bei wiederholten Fahrten mit 17 Jahren, wenn die Begleitperson bei Fahrten nicht anwesend ist. Davon berichteten zwei Personen. Dass es dabei meist um Wiederholungstaten ging, berichtete eine weitere Person. Sie erzählte, dass sie mehrfach in der Woche allein gefahren sei (T2).

Eine dem Kfz nicht entsprechende Fahrerlaubnis zu besitzen, fällt auch unter das Fahren ohne Fahrerlaubnis. Von dieser Erfahrung hat eine weitere Person berichtet. Sie fuhr einen Lkw aus Neugier, obwohl dafür keine Fahrerlaubnis vorlag (T4). Ein weiterer Teilnehmer berichtete davon, Fahrzeuge wie Traktoren geführt zu haben, für die keine entsprechende Fahrerlaubnis vorlag (T13). Zwei Teilnehmer berichteten ebenfalls mit Fahrzeugen wiederholt gefahren zu sein, für die zu dem damaligen Zeitpunkt keine Fahrerlaubnis vorlag. Ein weiterer Teilnehmer berichtet, trotz einer nicht entsprechenden Fahrerlaubnis über einen längeren Zeitraum in seiner Jugend ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein (T14).

4.5.2 Hintergründe, Motivation und Umstände

Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU)

Drei der Interviewteilnehmenden haben Erfahrungen einer MPU gemacht bzw. waren zum Zeitpunkt der Interviews dabei, diese zu absolvieren. Im Folgenden werden diese Erfahrungen skizziert und der Zusammenhang mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis analysiert.

Zentrales Thema waren dabei die Vorbereitungskurse vor einer MPU. Zwei Personen gaben an, bei dem ersten Anlauf der MPU-Begutachtung keinen Vorbereitungskurs gemacht zu haben, wobei sie im psychologischen Teil der MPU durchgefallen seien. Das Durchfallen erläuterte eine der Personen damit, dass sie aus Sicht der Gutachter:innen wenig Einsicht und Veränderung zeigte als gewünscht sei (T11). Eine andere Person, die ebenfalls beim Erstversuch ohne Vorbereitungskurs durch das psychologische Gutachten durchgefallen ist, beschrieb eine ähnliche Erfahrung und erklärte das Durchfallen mit der fehlenden Vorbereitung wie folgt: *„Gut, alle sagen, man weiß ja auch grundsätzlich, man sollte sich vorbereiten. Wenn man es nicht macht, ist es wirklich so, dass man zu 99% durch[fällt]. Also ich habe bis jetzt auch noch von keinem gehört, der das beim ersten Mal bestanden hat. Man sollte sich wirklich drauf vorbereiten, sage ich mal jetzt so ganz klischeehaft, wie es auch alle anderen sagen würden, es ist Geldmacherei.“* (T12). Die dritte Person, die einen Vorbereitungskurs in Anspruch genommen hatte, begründete ihre Entscheidung damit, dass sie gelesen habe, es sei ratsam, einen Vorbereitungskurs zu belegen. Dabei bestand die Person die MPU beim Erstversuch (T8). Die Person betont, dass es ihrer Erfahrung nach weniger um eine Verhaltensänderung, sondern um die Bestätigung der Teilnahme an einem Vorbereitungskurs gehe, um eine MPU zu bestehen.Der Vorbereitungskurs wurde ambivalent von den Teilnehmenden bewertet. Eine Person erklärte, dass es zum Bestehen hilfreich sein könne, da der/die Verkehrspsycholog:in wisse, was in der MPU abgefragt werde. Weiterhin berichtete diese Person, dass es geholfen habe, ihren Blickwinkel auf das Fahren ohne Fahrerlaubnis zu verändern (T11). Ein anderer Teilnehmer, welcher beim ersten Versuch die MPU bestanden hatte, sah den Sinn des Vorbereitungskurses allein in der Vorbereitung auf den Ablauf der MPU, daneben erhielte man jedoch keine individuelle Unterstützung. Dabei schilderte die Person, dass sie die Erfahrung gemacht habe, dass ein bestimmtes Verhalten bei dem Vorbereitungskurs erwünscht sei, sodass es Sinn mache, sich an die Vorgaben anzupassen, auch wenn sie nicht der eigenen tatsächlichen Einstellung entsprechen (T8). Dies schilderte auch eine weitere Person bezüglich der MPU (T11). Eine Person, die beim Erstversuch die MPU nicht bestanden hat, führte dies auf das Fehlen eines Vorbereitungskurses zurück. Sie erläuterte, dass der Kontakt zu einem Verkehrspsychologen zusammen mit einer Abstinenz geholfen habe. Aktuell sei die Person dabei, sich auf die nächste MPU vorzubereiten (T12). Dabei berichtete die Person, wie auch die anderen Teilnehmenden, dass es bei dem Vorbereitungskurs, ihrer Erfahrung nach, um das Bestehen der MPU gehe und nicht um eine subjektive Verhaltensänderung. Ein Teilnehmer erläuterte ebenfalls, dass es nicht um eine tiefgreifende Verhaltensänderung gehe, sondern um die Wiedergabe richtiger bzw. erwarteter Antworten (T8). Diese Erfahrungen machte auch eine weitere Person bei ihrem zweiten Versuch der MPU mit einem Vorbereitungskurs und erwähnte dabei auch den emotionalen und finanziellen Aufwand. Sie erzählte, wie teuer jede Vorbereitungsstunde gewesen sei und erklärte, dass sie aus diesem Grund auch Sorge hatte, ob sie die MPU bestehe, was sie stark emotional belastet habe. Die Person ergänzte, dass ein Vorbereitungskurs notwendig für das Bestehen der MPU sei (T11).

Was bei allen drei Teilnehmenden, die Erfahrungen mit einer MPU gemacht haben, thematisiert wurde, sind die finanziellen Kosten. Diese erscheinen sehr hoch, insbesondere wenn der nicht obligatorische Vorbereitungskurs, welcher laut der Interviewpartner:innen (und teilweise auch laut der Expert:innen) für das Bestehen einer MPU Prüfung notwendig ist, absolviert wird. Teils wird der finanzielle Aufwand für das Vergehen als unverhältnismäßig angesehen, wie die Person berichtete, die mit einem über dem damalig geltenden Grenzwert liegenden THC-Wert kontrolliert wurde (T8). Diese Unverhältnismäßigkeit thematisierte auch ein weiterer Teilnehmer und bezog sich dabei auf den Vergleich mit den Kosten des Führerscheinerwerbs (T12). Dass die Kosten je nach Anbieter der Vorbereitungskurse variieren können, erläuterte der Teilnehmer (T8). Auch verwies ein Teilnehmer darauf, dass sich der finanzielle Aufwand nach seiner Einschätzung begünstigend auf das Fahren ohne Fahrerlaubnis auswirken kann, da die Kosten im Vorhinein getilgt werden müssen. Dies sei laut Teilnehmer insbesondere für Menschen mit einem geringeren Einkommen belastend (T11). Dass der finanzielle Aufwand Grund für eine Hinauszögerung der MPU ist, berichtete ebenfalls ein weiterer Teilnehmer. Dieser erklärte, dass er erst Jahre nach dem Entzug der Fahrerlaubnis in den Prozess der Wiedererlangung gegangen sei, damit, dass er das Geld nicht für die MPU ausgeben wollte, weil er keine Notwendigkeit dafür gesehen habe (T8).

Die Teilnehmer:innen, die Erfahrungen mit einem Vorbereitungskurs gemacht haben, schildern den Eindruck, bestimmte Antworten geben zu müssen. Auch wurde thematisiert, dass lediglich eine Bescheinigung der Teilnahme,

nicht jedoch der ggfs. gemachten Fortschritte an die MPU-Gutacher:innen weitergegeben wurden. Ein Teilnehmer schilderte seine Erfahrungen bei dem psychologischen Gespräch in der MPU-Begutachtung und erklärte, dass er nicht immer ehrlich gewesen sei, um zu bestehen (T8). Weiter wurde davon berichtet, dass der Inhalt des Gelernten für die MPU als nicht relevant erachtet wurde, sondern die Absolvierung des Vorbereitungskurses an sich als ausschlaggebender für das Bestehen der MPU wahrgenommen wurde. Dabei wird weiterhin ersichtlich, dass die subjektive Fahrkompetenz, trotz des Entzugs der Fahrerlaubnis und dem Durchlaufen eines Vorbereitungskurses und der Absolvierung einer MPU, unverändert ist. Ein weiterer Teilnehmer äußerte dagegen, dass sich das Durchlaufen der MPU, wie auch die Vorbereitung auf sein zukünftiges Fahrverhalten auswirken wird. Er erklärte, dass er sich, aufgrund seiner Erfahrung, nun mehr an die Regeln halten wolle (T11).

Der Prozess der MPU-Vorbereitung und die Begutachtung selbst werden von den Teilnehmenden kritisch gesehen, insbesondere in Bezug auf den finanziellen Aufwand, die Verhältnismäßigkeit und den inhaltlichen Aufbau der Vorbereitungskurse. Die Erfahrungen zeigen, dass der Fokus eher auf der Erfüllung der erwarteten Prüfungsanforderungen liegt, anstatt auf einer tiefgreifenden Verhaltensänderung. Obwohl die Vorbereitungskurse als notwendig erachtet werden, um die MPU zu bestehen, wird ihre Wirksamkeit in Bezug auf eine tatsächliche Verhaltensänderung stark infrage gestellt. Viele Befragte empfinden eine positive MPU-Begutachtung weniger als Ausdruck einer nachhaltigen Verhaltensänderung, sondern eher als Fähigkeit, die erwarteten Antworten zu geben. Der erhebliche finanzielle Aufwand wird als belastend wahrgenommen und teilweise als Grund für das Hinauszögern der Teilnahme oder das Fahren ohne Fahrerlaubnis genannt. Insgesamt scheint der Prozess wenig geeignet, eine tiefgreifende Reflexion oder nachhaltige Verhaltensänderung im Fahrverhalten zu fördern, sondern fördert vielmehr eine Anpassung an die Prüfungsanforderungen.

Mangelndes Wissen und Kommunikationsbarrieren

Wie von einigen Expert:innen beschrieben ist eine häufig auftretende Fallkonstellation die, in der mit einer in Deutschland ungültigen Fahrerlaubnis gefahren wird. Eine Person berichtete, dass sie eine lange Zeit und trotz Verkehrskontrollen, ohne eine Strafe ohne eine in Deutschland gültige Fahrerlaubnis gefahren sei (T6). Dass eine Umschreibung in Deutschland notwendig sei, erfuhr die Person von Kommiliton:innen (T6). Dabei waren es unterschiedliche Anlässe, aus denen die Person weiter ohne Fahrerlaubnis fuhr. Als Begründung gab der Teilnehmer an, dass nicht eindeutig gewesen wäre, wie der Ablauf der Umschreibung vorzunehmen sei, obwohl er sich bei einem Anwalt informierte (T6). Die andere Person berichtet, dass sie erst als eine Festanstellung in Aussicht stand, von ihrem damaligen Arbeitgeber gebeten wurde, eine in Deutschland gültige Fahrerlaubnis zu erwerben (T6). Eine weitere Person gab an, ebenfalls über den Zeitraum von 6 Monaten noch zwei bis drei Wochen ohne gültige Fahrerlaubnis gefahren zu sein (T7). Auch hier erfuhr die Person von der notwendigen Umschreibung von Arbeitskolleg:innen (T7).

Deutlich wird, dass eine Unwissenheit, zumindest bei der Ankunft in Deutschland, vorherrschte. Wie oben geschildert, machte der Teilnehmer die Erfahrung, dass ebenfalls Anwält:innen, die angefragt wurden, keine klare Auskunft über die Vorgehensweise geben konnten: *„Und sogar, wenn ich zum Anwalt gegangen bin, keiner konnte mir Rechtsberatung geben, wie das wirklich funktioniert, weil jeder hatte gesagt, es könnte so oder so sein, aber es war keine klare Aussage.“* (T6). Ebenfalls berichtete die Person davon, dass sie in der Zeit, in der sie regelmäßig ohne Fahrerlaubnis gefahren sei, mehrmals von der Polizei angehalten worden sei. Dabei wurde die in Deutschland ungültige Fahrerlaubnis nicht weiter thematisiert, was zu einem fortwährenden Fahren ohne Fahrerlaubnis geführt hätte (T6). Auch die andere Person berichtete, obwohl sie nicht von der Polizei kontrolliert wurde, dass das Gefühl bestanden hätte, weiter ohne Fahrerlaubnis fahren zu können (T7).

Bei den Expert:innen-Interviews wurde deutlich, dass eine erhebliche Unklarheiten über die gesetzlichen Anforderungen zur Umschreibung ausländischer Führerscheine in Deutschland herrscht. Diese Unsicherheiten, verstärkt durch widersprüchliche oder unklare Informationen, führen dazu, dass viele weiterhin ohne gültige Fahrerlaubnis fahren würden, so die Expert:innen. So berichten auch die zwei Teilnehmenden (T6, T7), dass selbst rechtliche Beratungen keine eindeutigen Antworten lieferten, was das Gefühl verstärkte, im Recht zu sein. Durch fehlende Konsequenzen bei Verkehrskontrollen, werden die Betroffenen weiter in ihrer Annahme bestärkt, dass ihre Fahrerlaubnis akzeptiert wird. Diese Problematik zeigt auf, wie unzureichende Information und fehlende Kontrolle dazu beitragen können, dass die gesetzlichen Vorgaben nicht eingehalten werden und ein Habitus etabliert wird.

Existenzsicherung und Mobilitätskonflikte

Ohne Fahrerlaubnis zu fahren, wurde laut einiger Teilnehmenden mit der Abhängigkeit des Kfz im Arbeitskontext begründet. Dabei gab eine Person, die ein Fahrverbot auferlegt bekommen hatte und trotzdem gefahren ist, an, dass sie häufig während der Arbeit ohne Fahrerlaubnis gefahren sei, jedoch seltener privat (T5). Dass die Arbeit primär der Grund war, ohne eine (in Deutschland gültige) Fahrerlaubnis zu fahren, gab ebenfalls ein weiterer Interviewteilnehmer an (T7). Eine Person, die während eines Fahrverbots gefahren ist, tat dies hauptsächlich im Kontext der Arbeit, da sie selbstständig gewesen sei und Auslieferungen zu den Kund:innen habe tätigen müssen (T14). Ein Teilnehmer berichtete, dass die Arbeitsatmosphäre seine Entscheidung beeinflusst habe, ohne Fahrerlaubnis zu fahren. So hatte dieser Teilnehmer Sorge vor einer Vorverurteilung. Zudem sei es nicht gern gesehen gewesen, von der Arbeit fernzubleiben oder auszufallen (T5). Ein weiterer Teilnehmer habe selbst keine Erfahrung mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis in berufsspezifischen Kontexten gemacht. Er habe jedoch aus der Perspektive des Arbeitgebers Erfahrungen sammeln können, da ein Mitarbeiter in der Situation gewesen sei, temporär keine Fahrerlaubnis zu besitzen. Dieser Mitarbeiter erhielt eine Abmahnung (T10). Damit der angestellte Mitarbeiter weiter seiner Arbeit nachgehen könne, so der Teilnehmer, habe er als Arbeitgeber ihm anstatt eines Firmenwagens die öffentlichen Verkehrsmittel wie Hotelübernachtungen finanziert. Dabei resultiert der Teilnehmer: *„Aber oftmals ist die Scham einfach zu groß, mit dem Arbeitgeber zu reden, weil man Angst hat vor Konsequenzen. Aber als Arbeitgeber sage ich ja, lieber das offene Gespräch gesucht und da eine Lösung gefunden, wie einfach da schwarz fahren."* (T10) Eine Person berichtete, dass der Antritt einer neuen Arbeitsstelle ursächlich dafür gewesen sei, die Fahrerlaubnis in eine in Deutschland gültige umschreiben zu lassen und nicht mehr ohne Fahrerlaubnis zu fahren (T6). Ein weiterer Teilnehmer berichtete davon, dass er im Kontext der Ausbildung Fahrzeuge ohne entsprechende Genehmigungen gefahren sei und sein Ausbilder davon gewusst habe. Er begründete mit dem geringen Verkehrsaufkommen in der Gegend (T13).

Ein Interviewteilnehmer, dem seine Fahrerlaubnis entzogen wurde, berichtete, dass der Weg zur Schule eine häufig gefahrene Strecke gewesen sei, die er ohne Fahrerlaubnis fuhr (T12).

Die Untersuchung zeigt, dass viele Teilnehmende das Fahren ohne gültige Fahrerlaubnis im beruflichen Kontext als notwendig ansahen, häufig bedingt durch emotionale Hemmungen wie Schamgefühle und den Druck, ihre beruflichen Verpflichtungen weiterhin erfüllen zu müssen. Diese Scham führt oft dazu, dass der Verlust der Fahrerlaubnis vor Arbeitgeber:innen und Kolleg:innen verschwiegen wird, um negative Konsequenzen zu vermeiden. Ein Teilnehmer (T10) hob jedoch hervor, dass aus Sicht des Arbeitgebers oder der Arbeitgeberin durchaus alternative Lösungswege existieren, um mit dem (temporären) Verlust der Fahrerlaubnis von Mitarbeiter:innen umzugehen. Dies schließt die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder das Bereitstellen von Hotelaufenthalten während längerer Dienstreisen ein.

Infrastruktur

Der Mangel an Alternativen Verkehrsmitteln bzw. eine schlechte öffentliche Verkehrsanbindung wurde insbesondere bei Personen, die in ländlichen Gegenden zum Zeitpunkt des Fahrens ohne Fahrerlaubnis lebten, als Grund angegeben. Eine Person beschrieb, dass die öffentlichen Verkehrsmittel deutlich langsamer wären als ein Kfz (T11). Eine weitere Interviewteilnehmerin bestätigte, dass die eingeschränkte Mobilität ein Grund gewesen sei (T2). Es wurde jedoch deutlich, dass zwar fehlende Mobilität mit zu der Entscheidung ohne Fahrerlaubnis zu fahren beitrug aber auch Bequemlichkeit eine Rolle spielte. Eine Person beschrieb, dass es bequemer gewesen sei, mit dem Auto zu fahren als mit Bus oder Bahn (T12). Dies wurde ebenfalls bei anderen Teilnehmer:innen deutlich: Eine Person äußerte, dass alltägliche Besorgungen häufig mit dem Auto schneller erledigt werden konnten, als mit alternativen Verkehrsmitteln (T8). Dabei scheint der Faktor Zeit mit der Bequemlichkeit zusammenzuhängen. So betonten die Teilnehmer:innen häufig, dass sie mit dem Auto am schnellsten ans Ziel gelangten. Hier wird die negative Bewertung alternativer Verkehrsmittel gegenüber dem Fahren ohne Fahrerlaubnis deutlich. Zwar gab ein Teilnehmer an, aufgrund seiner damaligen Arbeit, die den Transport von Materialien beinhaltete, ein Kfz und nicht öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, gestand jedoch ein, dass auch hier Bequemlichkeit und Gewohnheit ausschlaggebend waren (T14).

Die Interviews zeigen, dass das eingeschränkte Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in ländlichen Gegenden eine wesentliche Rolle bei der Entscheidung spielt, ohne Fahrerlaubnis zu fahren. Viele Teilnehmer:innen betonten, dass der Mangel an Alternativen und die langen Fahrtzeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln sie dazu bewegt haben, trotz fehlender Fahrerlaubnis ein Auto zu nutzen. Neben der eingeschränkten Mobilität tragen jedoch auch Bequemlichkeit und Gewohnheit zu dieser Entscheidung bei. Die Aussagen verdeutlichen, dass sowohl praktische Notwendigkeiten als auch persönliche Vorlieben und Gewohnheiten zum Fahren ohne Fahrerlaubnis beitragen.

Kontrolle und Risikowahrnehmung

Die Straftat des Fahrens ohne Fahrerlaubnis wird meist durch eine Verkehrskontrolle aufgedeckt. Teilnehmer:innen schilderten neben mangelnder Infrastruktur als Umstand für das Fahren ohne Fahrerlaubnis, auch die geringe Risikowahrnehmung, angehalten und kontrolliert zu werden (Entdeckungswahrscheinlichkeit). Die geringe Risikowahrnehmung wird vor allem von Personen, die in einem ländlichen Gebiet aufgewachsen sind, berichtet (T2, T9). Aber auch Teilnehmer:innen, die vermehrt in einer Stadt ohne Fahrerlaubnis gefahren sind, beschreiben dies (T7). Ähnlich wie die Expert:innen verweisen die Täter:innen auf die allgemeine Erfahrung wie häufig man angehalten und kontrolliert wird. So schilderte ein weiterer Teilnehmer, dass er das Risiko erwischt zu werden als kalkulierbar und sehr gering einschätzte (T8). Ein Teilnehmer, der während eines Fahrverbots täglich zu seiner Arbeit gefahren sei, welche weiter entfernt von seinem Wohnort lag, beschrieb, dass er trotz möglicher Alternativen dennoch selbst gefahren wäre, da er keine Sorgen vor Kontrollen hatte (T5). Er führte weiter aus, dass insbesondere die Uhrzeit, zu der er ohne Fahrerlaubnis gefahren sei, damit zusammenhinge, da er häufig sehr früh fuhr (T5). Vier der Teilnehmer:innen haben die Erfahrung beschrieben, während des Fahrens ohne Fahrerlaubnis angehalten worden zu sein. Zwei von ihnen mussten eine Geldstrafe sowie eine MPU als Konsequenz durchlaufen. Eine Person musste Sozialstunden absolvieren und die weitere Person erhielt keine weiteren Konsequenzen, da sie den ausländischen Führererschein bei Kontrollen auswies (T6). Bei dieser Person waren die fehlenden Konsequenzen Teil der Motivation, weiter ohne Fahrerlaubnis zu fahren (T6). Auf die Nachfrage, warum er denke, angehalten worden zu sein, beschrieb er, dass er damals in einem Studentenviertel gewohnt habe und man dort routinemäßige Verkehrskontrollen, insbesondere im Hinblick auf Alkohol- und/oder Substanzgebrauch, durchgeführt habe (T6). Der Teilnehmende wurde mehrmals angehalten und kontrolliert, wobei keine Konsequenzen für ihn entstanden, weil die in Deutschland nicht-gültige Fahrerlaubnis vorgewiesen wurde.

Ein weiterer Teilnehmer wurde während des Fahrens ohne Fahrerlaubnis auf dem Heimweg aus der Diskothek kontrolliert. Er fuhr als Jugendlicher ein Kfz, für das zu dem Zeitpunkt keine Fahrerlaubnis vorlag (T10). Dabei wurden die Konsequenzen bzw. die Sanktionen als sehr milde wahrgenommen, wie der Teilnehmer beschrieb (T10). Hierbei sei angemerkt, dass der Teilnehmer zum Tatzeitpunkt unter 16 Jahre alt war.

Ein Teilnehmer hatte aufgrund von Geschwindigkeitsübertretungen die Fahrerlaubnis verloren und wurde bei dem Fahren ohne Fahrerlaubnis erneut geblitzt (T11). Dabei reflektierte dieser seine Geschwindigkeitsübertretungen und gab an, dass nur durch einen Blitzer aufgefallen sei, dass er keine Fahrerlaubnis hatte (T11). Bei einer Verkehrskontrolle, so der Teilnehmer, wurde er aufgrund eines Grenzüberganges stichprobenartige kontrolliert. Bei der Verhandlung wurde eine Geldstrafe angeordnet, die jedoch auch in Form einer ehrenamtlichen Tätigkeit umgesetzt werden konnte. Die Alternative zum Tagesgeld bewertete die Person als sehr positiv (T11).

Ein weiterer Teilnehmer wurde ebenfalls mehrfach kontrolliert und bei dem Fahren ohne Fahrerlaubnis erwischt (T12). Auf die Frage hin, warum er angehalten wurde, gab dieser unterschiedliche Gründe an, unter anderem eine spontane Kontrolle während einer Nachtfahrt und eine Verkehrskontrolle, da der Teilnehmende über eine Busspur fuhr (T12).

Die Schilderungen der Teilnehmer:innen verdeutlichen, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis, insbesondere in ländlichen Regionen, nicht nur durch die mangelhafte Verkehrsinfrastruktur, sondern auch durch eine gering wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit begünstigt wird. Viele Befragte sagten, dass sie sich sicher fühlten, nicht von der Polizei angehalten zu werden, da Kontrollen in den befahrenen Gebieten selten sind. Die wenigen Teilnehmer:innen, die bei Verkehrskontrollen ohne Fahrerlaubnis erwischt wurden, erlebten häufig milde Konsequenzen, was ihre Einschätzung bestärkte, dass das Risiko kalkulierbar sei. Diese geringe Risikowahrnehmung trägt dazu bei, dass Personen weiterhin ohne Fahrerlaubnis fahren, da der wahrgenommene Nutzen hoch ist und die Konsequenzen im Falle einer Kontrolle überschaubar wahrgenommen werden.

Soziales Umfeld

Das soziale Umfeld kann, wie schon von den Expert:innen geschildert, Einfluss auf die Entscheidung, ohne Fahrerlaubnis zu fahren, haben. Dies zeigt sich ebenfalls bei den Interviewten, die schon ohne Fahrerlaubnis gefahren sind.

Die Äußerungen von einigen Teilnehmer:innen zeigen, dass Reaktionen des Umfelds teilweise als eine Art der Anerkennung des Verhaltens aufgefasst wurden. Eine Teilnehmerin beschreibt, dass die Reaktionen auf das Fahren ohne Fahrerlaubnis positiv und lustig waren, weshalb sie das weiter Fahren als erstrebenswert ansah (T3). Ein weiterer Teilnehmer berichtete auch davon, dass das Verhalten als „cool“ wahrgenommen wurde, was ihn zum Weiterfahren ohne Fahrerlaubnis veranlasste (T1).

Zwei Befragte haben den Führerschein im Begleiteten Fahren ab 17 erworben, wobei eine Begleitperson bei jeder Fahrt verpflichtend ist. Die Personen wohnten mit ihren Eltern zusammen, die zwar als Begleitpersonen fungierten, aber das Fahren ohne Fahrerlaubnis teilweise befürworteten oder unterstützten, da dies die Familie entlastete. Eine Interviewtw erläuterte, dass in der ländlichen Gegend die Infrastruktur stark eingeschränkt war und die Familie somit auf selbstständige Mobilität angewiesen war (T2). Dabei habe nicht nur ihre Familie das Verhalten toleriert bzw. unterstützt, sondern auch allgemein der gesamte Wohnort (T2).

Die Ergebnisse verdeutlichen ein Zusammenspiel einer gering wahrgenommenen Entdeckungswahrscheinlichkeit, einer eingeschränkten Infrastruktur (insbesondere in ländlichen Gegenden) und der Akzeptanz des sozialen Umfeldes.

Ein Teilnehmer berichtet von der indirekten Unterstützung bzw. Toleranz des Fahrens ohne Fahrerlaubnis seitens eines Elternteils: *„Und bei uns ist immer sehr, sehr viel Arbeit und dann habe ich die halt gefahren. Papa hat gesagt, ich habe dir nichts erlaubt, ich weiß von nichts, Schlüssel stecken. So, der ist da raus theoretisch dann.“* (T13)

Nicht nur im familiären Umfeld wurde das Fahren ohne Fahrerlaubnis bei dem Teilnehmer indirekt unterstützt: Dieser absolvierte eine Ausbildung im landwirtschaftlichen Bereich, wofür Mobilität ebenfalls zentral war. Auf die Frage, ob der Ausbilder um die nicht vorhandene Fahrerlaubnis wusste, schilderte der Teilnehmer, dass der Ausbilder zwar davon wusste und somit tolerierte, aber keine Verantwortung übernommen hätte, wenn etwas passiert wäre. Auch hier wird der komplexe Zusammenhang von Infrastruktur in ländlichen Gegenden, der Kontext der Arbeit bzw. Ausbildung und dem sozialen Umfeld deutlich. Ein weiterer Teilnehmer berichtete davon, dass er in seinem Armeedienst zu DDR-Zeiten ebenfalls ein Kfz gefahren ist, für das keine entsprechende Fahrerlaubnis vorlag (T14). Ein weiterer Teilnehmer berichtete, dass sein Arbeitgeber um den Umstand gewusst habe, dass keine in Deutschland gültige Fahrerlaubnis vorhanden war, tolerierte dies laut der Aussage des Teilnehmers jedoch (T7).

Wie herausgestellt wurde, können die Entlastung von Familienmitgliedern, wie auch die erlebte Notwendigkeit von Mobilität im Ausbildungskontext das Fahren ohne Fahrerlaubnis begünstigen. Unter den Teilnehmer:innen wurde zudem geschildert, dass teils ohne Fahrerlaubnis gefahren wurde, wenn es sich um Kfz gehandelt hat, für die keine entsprechende Fahrerlaubnis vorlag, wie beispielsweise Motorräder oder Lkws. So berichtete ein Teilnehmer davon, dass ein Freund ihn ermutigt habe, einen Lkw zu fahren (T4). In einer Ausnahmesituation, wie ein Teilnehmer schilderte, wurde dieser von seiner Lebensgefährtin gebeten trotz eines Fahrverbots zu fahren (T15). Ein weiterer Teilnehmer berichtete davon, dass seine Freunde um den Umstand wussten, dass keine entsprechende Fahrerlaubnis vorlag, diese jedoch selbst auch ohne fahren würden (T13).

Es kann jedoch auch Angst vor einer negativen Reaktion des sozialen Umfeldes vorliegen: zwei Teilnehmer berichteten davon ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein, aus Angst vor der Reaktion auf den (temporären) Verlust der Fahrerlaubnis. Auf die Nachfrage, wie das soziale Umfeld auf das Fahren ohne Fahrerlaubnis reagiert habe, wurden häufig Reaktionen geschildert, die zwar keine eindeutige Befürwortung verdeutlichten, jedoch eine Toleranz vermuten lassen. Dabei wurde auch deutlich, dass ein Bewusstsein im sozialen Umfeld besteht, dass Risiken bei dem Fahren ohne Fahrerlaubnis bestehen.

Weitere Teilnehmer:innen äußerten ebenfalls, dass das soziale Umfeld zwar nicht negativ reagiert habe, die Reaktionen aber ein Risikobewusstsein einer Verkehrskontrolle oder das Verursachen eines Unfalls anmerkten (T12). Ein Teilnehmer beschrieb, dass das soziale Umfeld ihm gegenüber auf das Risiko der Entdeckung durch eine Verkehrskontrolle und mögliche Folgen verwies, jedoch nicht weiter interveniert habe (T7).

Eine Teilnehmerin berichtete von einem Bekannten, der ebenfalls ohne Fahrerlaubnis gefahren sei und reflektierte ihre Beurteilung des Verhaltens. Sie erklärte, dass die Reaktion abhängig davon sei, ob jemand bei dem Fahren ohne Fahrerlaubnis erwischt wurde oder nicht (T9). Dies äußerte auch eine weitere Teilnehmerin (T3).

Einige der Teilnehmenden berichteten auch über negative Reaktionen auf das Verhalten. Ein Teilnehmer, der zu dem Zeitpunkt des Fahrens ohne Fahrerlaubnis bei seinen Eltern gewohnt habe, beschrieb zwar die negative Reaktion seiner Mutter, jedoch auch, dass diese trotzdem nicht eingegriffen habe (T13). Die Reaktion der Familienmitglieder führte bei einem Teilnehmer dazu, dass die MPU angestrebt wurde, die Haltung des Teilnehmenden wurde jedoch nicht umfänglich geprägt (T11). Dass die Reaktion der Familie, insbesondere beim wiederholten Fahren ohne Fahrerlaubnis in Kombination mit einer Verkehrskontrolle prägend waren, erläuterte ein Teilnehmer: *„Beim zweiten Mal waren dann meine Eltern nicht ganz so angetan davon, aber auch das, wo ich gesagt habe, das ist eine Erfahrung, das ist mir eine Lehre und es ist ja auch danach nicht wieder passiert.“* (T10).

Die Reaktionen des sozialen Umfelds haben, laut den Aussagen einiger Teilnehmer:innen, Einfluss auf die Entscheidung, ohne Fahrerlaubnis zu fahren. Es wurden Fälle geschildert, in denen Familienmitglieder oder nahestehende Personen das Fahren ohne Fahrerlaubnis aufgrund von individuellen Situationen vorschlugen, um bspw. entlasten zu werden. Auch Personen im Arbeitskontext tolerierten das Verhalten, wobei deutlich wird, dass sich diese bewusst sind, dass es sich dabei um eine Straftat handelt: Das Fahren ohne Fahrerlaubnis an sich, aber auch das Gewähren dessen. Sofern das soziale Umfeld um das Handeln wusste, wurde kein Fall geschildert, in dem jemand interveniert oder mit aktiven Handlungen eingegriffen hat. Ein Teilnehmer verdeutlichte das Bewusstsein um die genannte Straftat seitens des sozialen Umfeldes anhand einer Situation, in der er kontrolliert wurde und mehrere Personen im Kfz saßen: *„Also als ich angehalten wurde, saß ich alleine im Auto, außer das letzte Mal, da saßen noch andere mit drinnen. Aber da haben die Polizisten auch nicht nachgefragt tatsächlich, ob die das jetzt wussten oder sonst was. Aber selbst wenn, hätten wir das wahrscheinlich auch so gesagt, dass sie das nicht wussten. Denn dann bin ich ja der Schuldige und da muss nicht noch irgendjemand anderes mit drunter leiden, der im Notfall auch noch mal eine Führerscheinsperre bekommt und dann seinen Führerschein nicht machen kann.“* (T12). Ebenfalls wird deutlich, dass die mögliche Reaktion des sozialen Umfeldes ausschlaggebend sein kann, warum Personen den Verlust der Fahrerlaubnis nicht kommunizieren und die angenommene Reaktion als Grund für das Handeln angegeben wird. Die Angst vor der Reaktion Anderer wird auch deutlich in den Antworten, ob die Teilnehmer:innen zu dem Zeitpunkt des Fahrens ohne Fahrerlaubnis mit ihrem Umfeld darüber gesprochen haben. Eine Person beschrieb, dass sie bis zum Interview mit niemanden darüber gesprochen hätte (T5). Insbesondere Teilnehmende, die ohne Begleitperson wiederholt gefahren sind, und somit ohne Fahrerlaubnis unterwegs waren, schilderten, dass sie aus Angst vor der Entdeckung dies nicht im sozialen Umfeld erzählt hätten.

Wenn das Fahren ohne Fahrerlaubnis in der Vergangenheit begangen wurde, erläuterten mehrere Teilnehmende, dass sie nun eher von ihrem Verhalten erzählen würden, wenn das Thema in ihrem sozialen Umfeld zur Sprache käme.

Auch wurden die Teilnehmer:innen gefragt, wie hoch die Wahrscheinlichkeit ihrer Einschätzung nach wäre, dass Personen aus ihrem sozialen Umfeld ohne Fahrerlaubnis fahren würden. Eine Person schilderte dabei seine Einschätzung und vermerkte, dass die Wahrscheinlichkeit, ohne Fahrerlaubnis zu fahren, unter anderem davon abhängig sei, ob sich die Person in einer Beziehung befinde und jemand anderes somit fahren könnte oder nicht, was den potenziellen Einfluss des sozialen Umfeldes bestätigte (T5). Andere Teilnehmende schätzte dies als schwierige Frage ein und erklärten, dass dies personenabhängig sei (T4, T15). Zwei Teilnehmer, die in ihrer Jugend ohne entsprechende Fahrerlaubnis Mopeds bzw. Motorräder gefahren sind, berichten davon, dass viele Personen des jeweiligen sozialen Umfeldes ebenfalls ohne Fahrerlaubnis gefahren sind.

Die Äußerungen der Teilnehmenden zeigen keine klare Tendenz, inwiefern das jeweilige soziale Umfeld ebenfalls ohne Fahrerlaubnis fahren würde. Zudem scheint, dass die Thematik nicht häufig besprochen wird, was sich ggfs. auf die Schamgefühle des Verlustes, des Fahrverbots oder Entzuges zurückführen lässt. Auch scheint das Besprechen der Thematik abhängig vom Grund zu sein, aus dem ohne Fahrerlaubnis gefahren wird: Handelt es sich um die Entlastung von Familienmitgliedern wird dies eher innerhalb der Familie besprochen. Besteht die Motivation ein Kfz zu fahren, wofür keine entsprechende Fahrerlaubnis vorliegt (bspw. Motorräder oder getunte Mopeds), wird darüber in der Peergroup gesprochen. Im Kontext der Arbeit wurden zwei Perspektiven aufgetan: einerseits die Notwendigkeit und die damit einhergehende Toleranz des Arbeitgebers oder aber auch Schamgefühle, die die Kommunikation der Fahrerlaubnisverlustes negativ und somit die Entscheidung ohne Fahrerlaubnis zu fahren, positiv beeinflussen.

Regelmäßigkeit und Notfälle

Wie schon herausgestellt werden konnte, gaben die Teilnehmenden überwiegend an, wiederholt ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein. Dies bestätigt sich in den Aussagen, wie häufig die Teilnehmer:innen ohne Fahrerlaubnis gefahren sind. Dabei äußerte ein Teilnehmer, dass dieser ca. acht Jahre lang täglich gefahren sei, ohne dabei eine in Deutschland gültige Fahrerlaubnis zu besitzen (T6). Ähnliche Aussagen finden sich auch bei Personen, die ohne entsprechende bzw. ohne Begleitperson gefahren sind (T13). Die Regelmäßigkeit bestätigte auch eine weitere Teilnehmerin, welche mindestens einmal bis dreimal die Woche gefahren sei (T2). Auch bei zwei der drei Personen, die ein Fahrverbot auferlegt bekommen haben, wurde das Fahren ohne Fahrerlaubnis regelmäßig begangen. Diese gaben an zwischen einmal die Woche und täglich gefahren zu sein. Ebenfalls im Kontext der Arbeit fuhr ein Teilnehmer nach eigenen Angaben ca. vier Mal ohne eine in Deutschland gültige Fahrerlaubnis (T7). Eine Person, deren Fahrerlaubnis entzogen wurde, gab an, einmal im Monat ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein (T8). Zwei Personen gaben an, nur einmalig ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein. Eine Person gab an, aus der Not heraus gefahren zu sein (T3). Dabei fuhr die Teilnehmerin mit dem Auto ihrer Eltern, wobei sie noch keine Fahrerlaubnis erworben hatte. Ein weiterer Teilnehmer berichtete, dass er während eines Fahrverbots gefahren sei, um seine Lebensgefährtin zu entlasten und ein Teil der Fahrt in den Urlaub zu übernehmen (T15).

Eine Person gab an, selten aber wiederholt gefahren zu sein, wobei es sich auch um Fahrten im Kontext medizinischer Notfälle gehalten habe (T8). Es wird deutlich, dass die meisten Befragten mehrmals ohne Fahrerlaubnis gefahren sind und dies teils täglich praktiziert wurde. Die unterschiedlichen Situationen, insbesondere bei denen, die zwar nicht regelmäßig, aber wiederholt gefahren sind, verdeutlichen, dass die Definition eines Notfalls oder einer Ausnahmesituation individuell ist.

Wahrgenommene Fahrkompetenz und Sensation Seeking

Aus den bisherigen Schilderungen wird deutlich, dass zwar unterschiedliche Gründe, Motivationen und Umstände bei dem Fahren ohne Fahrerlaubnis bestehen, jedoch die selbst wahrgenommene oder vom sozialen Umfeld zugeschriebene Kompetenz hinsichtlich des Fahrens eine Rolle spielt. Ein Teilnehmer äußerte auf die Frage der Reaktionen des sozialen Umfeldes, dass alle wussten, dass er ein guter Fahrer sei (T12). Weiter lässt sich aus den Aussagen der Teilnehmenden entnehmen, dass die Akzeptanz des Fahrverbots oder Entzugs teils durch die eigens wahrgenommene Fahrkompetenz negiert wird. Eine Person führte ihre Fahrkompetenz auf den Erwerb des Führerscheins zurück (T8). Dabei bestätigte der Teilnehmer auf Nachfrage, dass die Wahrnehmung seiner Fahrkompetenz ausschlaggebend für das Fahren ohne Fahrerlaubnis war und führte aus, dass er ein rücksichtsvoller Fahrer sei, der sich weitestgehend an die Verkehrsregeln gehalten habe (T8). Die Auffassung, dass der erste Erwerb einer Fahrerlaubnis, unabhängig von einem Entzug, einem Fahrverbot oder der Ungültigkeit dieser in Deutschland, eine Fahrkompetenz zuschreibt, vertrat auch ein weiterer Teilnehmer. Dieser hat seine im Ausland erworbene Fahrerlaubnis nicht fristgemäß umgeschrieben (T6). Nicht nur die subjektiv wahrgenommene Fahrkompetenz, auch eine Uneinsichtigkeit kann dazu beitragen, ohne Fahrerlaubnis zu fahren, wie ein Teilnehmer äußerte (T11). Dies führte er weiter aus, dass er es als Akt des Widerstandes verstand (T11).

Mehrere Teilnehmer:innen des Interviews berichteten davon, dass sie (wiederholt) Fahrzeuge gefahren sind, für die zu dem Zeitpunkt keine Fahrerlaubnis vorlag. Auf die Nachfrage, aus welchen Gründen ohne Fahrerlaubnis gefahren wurde, wurde häufiger die Neugier angeführt (T4). Dass Neugierde ausschlaggebend war und nicht der praktische Nutzen eines Fahrzeugs, bezeugte ebenfalls ein weiterer Teilnehmer (T1). Trotz vorhandener Infrastruktur oder alternativer Verkehrsmittel, wählte ein Teilnehmer ebenfalls ein Kfz, für welches er damals keine Fahrerlaubnis erworben hatte, um es mal auszuprobieren (T10). Das Ausprobieren stellt auch für weitere Teilnehmer:innen ein Grund dar, warum Fahrzeuge genutzt wurden, die sie nicht fahren durften (T1). Das Freiheitsgefühl beschrieb eine weitere Teilnehmerin, die das selbstständige Fahren ohne Begleitperson ebenfalls als Mobilitätsfreiheit umschrieb (T2). Auffällig ist, dass diese Art von Sensation Seeking und Neugier häufig in Situationen beschrieben werden, in denen die Teilnehmer:innen junge Heranwachsende oder Jugendliche waren. Eine Teilnehmerin beschrieb, dass sie ihre Grenzen austesten wollte und gleichzeitig so schnell ans Ziel kam, ohne andere um Hilfe zu bitten. Sie verdeutlichte mit ihrer Aussage das Zusammenspiel von der Fähigkeit, nach Unterstützung zu fragen, Sensation Seeking und Bequemlichkeit (T3). Diese Motivation wurde seltener von Personen erwähnt, die regelmäßig ohne

Fahrerlaubnis gefahren sind und dies über einen längeren Zeitraum hinweg taten, trotz Fahrverbot oder Entzug der Fahrerlaubnis. In diesen Fällen wurde vermehrt auf die eigens wahrgenommene Fahrkompetenz verwiesen.

4.5.3 Einhaltung von Verkehrsregeln und Fahrverhalten

Insgesamt zeigen die Interviews, dass das Einhalten von Verkehrsregeln für die Teilnehmenden grundsätzlich wichtig ist, jedoch variieren ihre Ansichten in Bezug auf die Strenge, mit der diese Regeln beachtet werden.

Einige der Teilnehmer:innen betonten, großen Wert darauf zu legen, die Verkehrsregeln konsequent einzuhalten (T4). Der Großteil gab an, dass die Einhaltung der Verkehrsregeln sehr wichtig sei. Einige begründeten diese Einstellung damit, dass sie die Regeln als wesentliche Grundlage für kollektive Sicherheit und Ordnung im Straßenverkehr betrachten. Der gemeinschaftliche Aspekt und die Sicherheit wurden vermehrt erwähnt. Einige Teilnehmer:innen bestätigten ebenfalls die Wichtigkeit der Einhaltung der Verkehrsregeln, äußerten jedoch diese – insbesondere die Geschwindigkeitsbegrenzungen – mit einer gewissen Flexibilität zu interpretieren. Diese Personen räumten sich selbst Spielraum für situative Anpassungen ein.

Ein entscheidender Faktor für die Akzeptanz von Verkehrsregeln scheint hierbei zu sein, wie sinnvoll und logisch die Regeln aus der Perspektive der Fahrer:innen wirken. Wenn Fahrer:innen den Zweck einer Regel nicht nachvollziehen können oder dieser situationsbedingt nicht zu ihren Bedürfnissen passt, neigen sie eher dazu, diese in Frage zu stellen oder flexibel auszulegen. Die Einhaltung von Regeln werde auch von der Verkehrsdynamik beeinflusst, wobei Fahrer:innen manchmal das Gefühl haben, dass strikte Befolgung nicht immer der effektivste Weg ist, sich sicher und zügig im Verkehr zu bewegen.

Die Interviews zeigen weiterhin, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis bei den befragten Personen teilweise zu unterschiedlichen Anpassungen ihres Fahrstils während dieser Fahrten geführt hat. Ein eher kleiner Teil der Befragten gab an, dass sie ihren Fahrstil kaum verändert haben, wenn sie ohne gültige Fahrerlaubnis fuhren. Sie fuhren weitgehend so, wie sie es auch mit gültiger Fahrerlaubnis getan hätten, allerdings mit einem erhöhten Bewusstsein für die mögliche Konsequenz, erwischt zu werden. Diese Gruppe schien sich in erster Linie darauf zu konzentrieren, keine Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, ohne jedoch ihren Fahrstil grundlegend zu ändern.

Im Gegensatz dazu berichtete der Großteil der Teilnehmenden, dass sie während des Fahrens ohne Fahrerlaubnis bewusst vorsichtiger und unauffälliger fuhren, aus Angst, von der Polizei entdeckt zu werden. Diese Vorsicht drückte sich in verschiedenen Verhaltensweisen aus, wie zum Beispiel in einer besonders peniblen Einhaltung der Verkehrsregeln oder in einer Reduzierung der Geschwindigkeit. Insbesondere scheint die Einhaltung der Geschwindigkeitsgrenzen während des Fahrens ohne Fahrerlaubnis beachtet worden zu sein. Auch wurden bestimmte Zeiten und Strecken gemieden, um einer möglichen Kontrolle zu entgehen.

4.5.4 Wiederholung, Einzeltat und zukünftige Bereitschaft

Die Interviewteilnehmenden berichteten überwiegend davon, wiederholt ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein. Sei es, weil alltägliche Strecken zurückgelegt wurden, oder da in größeren Abständen mit unterschiedlichen Kfz für die keine entsprechende Fahrerlaubnis vorlag, gefahren wurde. Die Teilnehmenden wurden gefragt, ob sie dies wieder tun würden. Dabei bejahte dies der Großteil, jedoch nur in spezifischen Situation. Die Entscheidung ist bei den befragten Personen von einer Vielzahl an Faktoren und Gründen abhängig. Diese lassen sich in verschiedene Kategorien unterteilen, die von pragmatischen Überlegungen bis hin zu Notfällen reichen. Ein zentraler Grund, der von mehreren Teilnehmer:innen genannt wurde, ist die Abhängigkeit von den jeweiligen Umständen und der Dringlichkeit der Situation. Für viele würde das Fahren ohne Fahrerlaubnis in Betracht kommen, wenn sie sich in einer Notlage befinden oder wenn keine andere Möglichkeit besteht, wichtige Termine oder Verpflichtungen wahrzunehmen. Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Einschätzung des Entdeckungsrisikos. Einige Teilnehmer:innen gaben an, dass sie nur dann ohne Fahrerlaubnis fahren würden, wenn sie das Risiko als gering einschätzen würden. Dabei spielte die Kenntnis der Umgebung und das Wissen um das Polizeiaufkommen eine Rolle. So beschrieb eine Teilnehmerin, dass sie sich in ihrer Heimatregion sicher genug fühle, um das Risiko einzugehen (T2). Eine andere Person begründete die Entscheidung, das Risiko einzugehen, mit dem generell geringen Risiko der Kontrolle (T9). Pragmatische Überlegungen, insbesondere in ländlichen oder abgelegenen Gebieten, wo alternative Transportmittel fehlen, sind ebenfalls ein häufiger Grund, den die Teilnehmer:innen anführten. Die Abhängigkeit von Mobilität wird

in solchen Fällen als so wichtig erachtet, dass sie das Fahren ohne Fahrerlaubnis für sie rechtfertigen kann. Ein Teilnehmer beschrieb seine Situation in einem kleinen Dorf und erklärte, dass er zur Unterstützung seiner Eltern fahren würde (T2).

Ein weiteres Motiv, das sich bei den Befragten herauskristallisierte, ist das Vertrauen in die eigene Fahrkompetenz. Einige Teilnehmer:innen waren sich sicher, dass sie sicher fahren würden, auch ohne gültige Fahrerlaubnis. Diese Überzeugung spielte eine zentrale Rolle bei der Entscheidung, das Risiko einzugehen erneut zu Fahren.

Zum Teil wurde auf Sensation Seeking, bzw.auf das Fahren von attraktiven Fahrzeugen verwiesen, als Grund, erneut ohne Fahrerlaubnis zu fahren. Ein Beispiel hierfür war der Wunsch, einmal ein besonderes Auto zu fahren, wie ein Teilnehmer schilderte (T1). Hätte er dieses zur Verfügung würde er unabhängig seines Fahrerlaubnisstatus auch fahren.

Andere Teilnehmer:innen gaben an, nicht mehr ohne Fahrerlaubnis fahren zu wollen. Eine Person gab an, dies aufgrund der Arbeitssituation nicht mehr tun zu wollen, um das Vertrauen des Arbeitgebers nicht zu verlieren (T6). Auch begründeten Personen dies damit, dass sie nicht riskieren würden, die Fahrerlaubnis gänzlich und nicht nur temporär zu verlieren (T10). Auch gaben dies Personen an, die sich grade in dem Prozess der Wiedererlangung der Fahrerlaubnis befinden (T11). Dies äußerte auch die weitere Person, die sich ebenfalls grade im MPU-Verfahren befand und gab an, dies außerhalb von seinem privaten Gelände nicht mehr zu tun (T12). Die dritte Person, die sich schon einer MPU unterzog, gab an, eventuell nochmal ohne Fahrerlaubnis zu fahren und begründete dies mit der eigen wahrgenommenen Fahrkompetenz (T8).

Ein zentraler Grund gegen erneutes Fahren ohne Fahrerlaubnis ist die Angst vor rechtlichen Konsequenzen und das hohe Entdeckungsrisiko, welches aufgrund des aktuellen Wohnsitzes der Personen als zu hoch eingeschätzt wird. Besonders in urbanen Gebieten, wo die Wahrscheinlichkeit einer Polizeikontrolle höher wäre, wurde das Fahren ohne Fahrerlaubnis als zu riskant angesehen. Die Sorge vor Entdeckung und den daraus resultierenden Strafen halte viele Befragte davon ab, erneut ohne Erlaubnis zu fahren. Ein weiterer Teilnehmer betonte, wie wichtig ihm der Führerschein sei (T10). Ein anderer wichtiger Grund, der gegen das Fahren ohne Fahrerlaubnis spricht, ist die Tatsache, dass einige Teilnehmer:innen nicht auf ein Auto angewiesen sind. Sie nutzten alternative Verkehrsmittel, die in ihrer Umgebung gut verfügbar sind. Ein Teilnehmer hob hervor, dass die städtische Infrastruktur es ermöglicht, problemlos ohne eigenes Fahrzeug auszukommen, weshalb er bei einer ausreichend bestehenden Infrastruktur nicht wieder ohne Fahrerlaubnis fahren würde (T9). Somit hat der (städtische) Wohnsitz sowohl Einfluss auf das wahrgenommene Entdeckungsrisiko als auch darauf, wie leicht es ist auf alternative Fortbewegungsmittel zurückzugreifen.

Einige Teilnehmer:innen äußerten auch moralische Bedenken und betonten, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis grundsätzlich falsch sei. Sie sahen es als ihre Pflicht an, die Konsequenzen ihrer Handlungen zu tragen und das Gesetz zu respektieren.

4.5.5 Wünsche und Bewertung des Umgangs mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis

Die Teilnehmer:innen wurden gebeten, den Umgang mit der Straftat zu bewerten. In diesem Teil des Interviews reflektierten einige Teilnehmer:innen ihre vergangenen Erfahrungen und Einstellungen zum Fahren ohne Fahrerlaubnis. Eine Teilnehmerin berichtete, dass sie sich zwar der Gefahren bewusst war, aber dennoch das Risiko einging (T3). Eine andere Person gestand, dass sie damals nicht über die möglichen Konsequenzen nachgedacht habe (T12). Ein anderer Befragter beschrieb, wie das Fahren ohne Fahrerlaubnis in ländlichen Gebieten früher als weniger problematisch angesehen wurde. Er erklärte dies am geringen Verkehrsaufkommen (T4). Er hob zudem hervor, dass das fehlende Bewusstsein für die Komplexität der heutigen Verkehrssituationen ein erhebliches Risiko darstellt (T4). Ein weiterer Teilnehmer äußerte ähnliche Gedanken und blickte dabei auf die Veränderungen der letzten Jahrzehnte zurück. Er beschrieb, dass sich das Verkehrsaufkommen erhöht habe und sich die Bedeutung der Führerscheinausbildung verändert habe (T10).

Viele Befragte betonten, dass die Umstände und Gründe, unter denen das Fahren ohne Fahrerlaubnis stattfand, bei dem Strafmaß berücksichtigt werden sollten. Ein Teilnehmer forderte etwa, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis in Fällen, in denen die Umschreibung eines ausländischen Führerscheins nicht erfolgt ist, nicht als schwerwiegendes

Vergehen betrachtet werden sollte (T6). Ein anderer Teilnehmer betonte, dass je nach Herkunftsland der Person die Umschreibung eines Führerscheins notwendig sei, um die allgemeine Sicherheit zu gewährleisten (T7). Darüber hinaus äußerte die befragte Person die Idee, dass eine rechtzeitige Erinnerung seitens der Behörden über den Ablauf der Gültigkeit eines Führerscheins oder die Notwendigkeit einer Umschreibung helfen könnte, unrechtmäßiges Fahren zu vermeiden (T7).

Andere Teilnehmer:innen betonten, dass nicht jede:r, der:die ohne Fahrerlaubnis fährt, dies aus Absicht oder aus krimineller Energie täte, wodurch der Umgang mit der Straftat differenzierter stattfinden solle. Die Folgen, die aus dem Fahren ohne Fahrerlaubnis resultieren, sollten ebenfalls in die Bestrafung einfließen. Ein Teilnehmer plädierte dafür, dass die Strafe milder ausfallen sollte, wenn keine gravierenden Folgen entstehen würden (T10). Dieser Aspekt wurde auch von einem anderen Teilnehmer erwähnt,_der erklärte, dass es wichtig sei, zwischen verschiedenen Verstößen zu unterscheiden (T11). Diesem stimmten weitere Befragte zu,und schlugen vor, zwischen verschiedenen Altersgruppen und der Schwere des Vergehens zu differenzieren. So wurde beispielsweise angemerkt, dass es sinnvoll sein könnte, jungen Fahrer:innen, die noch keine Fahrerlaubnis besitzen, den Erwerb des Fahrerlaubnis für eine bestimmte Zeit zu verwehren, um so eine abschreckende Wirkung zu erzielen (T3). Die Notwendigkeit, die Strafen an die individuellen Umstände und finanziellen Möglichkeiten der Betroffenen anzupassen, wurde ebenfalls mehrfach thematisiert. Ein Befragter schlug vor, dass die Kosten für Maßnahmen wie die MPU einkommensabhängig gestaltet werden sollten (T8). Dies würde sicherstellen, dass die Strafen als gerecht wahrgenommen werden und ihren präventiven Zweck erfüllen können. Ein weiterer Punkt, der angesprochen wurde, ist die soziale Dimension der Bestrafung. Ein Teilnehmer argumentierte, dass finanzielle Strafen in Form von Sozialstunden umgesetzt werden könnten, um einen größeren Lerneffekt zu erzielen (T10). Dies würde nicht nur den Betroffenen helfen, ihre Fehler zu reflektieren, sondern auch einen positiven Beitrag zur Gemeinschaft leisten

Darüber hinaus wurde das Bewusstsein für die Gefährlichkeit des Fahrens ohne Fahrerlaubnis als zentraler Aspekt betont. Ein Befragter äußerte Bedenken darüber, dass viele Menschen die Risiken, die mit dem Führen eines Fahrzeugs ohne entsprechende Erlaubnis einhergehen, nicht ausreichend wahrnehmen würden (T3). Dies unterstreicht die Notwendigkeit, strengere Kontrollen und Aufklärungsmaßnahmen zu implementieren, um die allgemeine Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Zusätzlich zu den bereits genannten Aussagen gab es auch Stimmen, die die aktuellen Strafen für das Fahren ohne Fahrerlaubnis als angemessen und ausreichend betrachteten (T8). Diese Ansicht wurde auch durch die Wahrnehmung einiger Teilnehmer:innen gestützt, dass die bestehenden Strafen, insbesondere Geldstrafen, oft genug „wehtun“ würden und somit als abschreckende Maßnahme dienten (T3). Eine ähnliche Meinung äußerte ein weiterer Teilnehmer, betonte jedoch zusätzlich, dass er besonders die Kombination aus finanziellen Strafen und Nachschulungen für angemessen halte, da sie sowohl eine abschreckende Wirkung hätten als auch den Betroffenen helfen könnten, ihr Fehlverhalten zu reflektieren (T4). Ein Teilnehmer beschrieb, das positive und wirkungsvolle Erleben der Geldstrafe, welches dazu geführt habe, dass der Teilnehmer nicht weiter ohne Fahrerlaubnis fuhr (T12). Dieser Teilenehmer berichtete ebenfalls, dass die Androhung von Haft ihn ebenfalls dazu motivierte, nicht mehr ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein. Diese Wirkung der Geldstrafe bestätigte ein weiterer Teilnehmer und erzählte, aus Angst vor den Konsequenzen nur einmalig ohne Fahrerlaubnis gefahren zu sein (T15). Als ebenfalls positiv wurde wahrgenommen, dass sich die Geldstrafe in ehrenamtlichen Stunden umwandeln ließ, wie ein Teilnehmer berichtete (T11).

Insgesamt scheint eine geringe Risikowahrnehmung hinsichtlich einer Kontrolle beim Fahren ohne Fahrerlaubnis zu bestehen, da meist von einer stichprobenartigen Verkehrskontrolle ausgegangen wird, was sich auch in einigen der geschilderten Fälle bestätigt. Dass Geldstrafen auch in eine ehrenamtliche Arbeit umgewandelt werden können, wie auch der Umstand, dass Geldstrafen und keine Haftstrafe angeordnet wurden, wurde als sehr positiv erlebt.

4.6 Fazit

Aus den Expert:innen Interviews wurde deutlich, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis überwiegend von Personen praktiziert wird, die ihre Fahrerlaubnis aufgrund von wiederholten Verkehrsverstößen verloren haben. Temporäre Fahrverbote treten dabei häufiger auf als das Fahren ohne jemals eine Fahrerlaubnis erworben zu haben. Expert:innen betonen, dass diese Personengruppe oft durch Verkehrsverstöße auffällt, was letztlich zum endgültigen Entzug der Fahrerlaubnis führen kann und somit das Fahren ohne Fahrerlaubnis begünstigt. Dies konnte ebenfalls in den Interviews mit Täter:innen bestätigt werden: Die Personen, die während des Fahrens ohne

Fahrerlaubnis kontrolliert wurden, wurden teils wegen Verkehrsauffälligkeiten (wie beispielsweise Geschwindigkeitsübertretungen) kontrolliert. Eine Person berichtete auch von Stichprobenkontrollen. Jedoch wurden bei den befragten Täter:innen Suchtproblematiken wie Alkohol- und Drogendelikte nicht thematisiert.

Die Expert:innen kritisierten die Hürden bei der MPU-Begutachtung. Diese werden dabei als ein wesentlicher Faktor gesehen, der das Fahren ohne Fahrerlaubnis weiter fördert. Obwohl bestehende Sanktionen teilweise wirksam sind, wird von einigen Expert:innen kritisiert, dass der Straftatbestand des Fahrens ohne Fahrerlaubnis in seiner jetzigen Form nicht ausreichend ist. Sie plädieren für eine Reform, die stärker auf Prävention und Unterstützung setzt, etwa durch die Abschaffung der Sperrfrist oder die Verpflichtung zum Erwerb der Fahrerlaubnis, ähnlich dem Jugendstrafrecht. Insgesamt wird gefordert, mehr Unterstützungsangebote zu schaffen, um das Fahren ohne Fahrerlaubnis langfristig zu reduzieren und den Betroffenen den Weg zu einer gültigen Fahrerlaubnis zu erleichtern.

Die Befragung von Personen, die bereits ohne Fahrerlaubnis gefahren sind, zeigt deutlich, dass der Prozess der MPU-Vorbereitung und die eigentliche Begutachtung von den Teilnehmenden kritisch bewertet wird. Dabei steht der finanzielle Aufwand ebenso im Fokus der Kritik wie die inhaltliche Ausrichtung der Vorbereitungskurse, die primär auf das Bestehen der MPU und weniger auf eine nachhaltige Verhaltensänderung abzielen. Die Erfahrungen der Teilnehmenden legen nahe, dass das Ergebnis der MPU oft eher durch das Erfüllen spezifischer Anforderungen und Antworten erreicht wird, als durch eine tatsächliche, tiefgreifende Reflexion und Veränderung des (Fahr-)Verhaltens.

Des Weiteren offenbaren die Interviews mit den Personen, die schon ohne Fahrerlaubnis gefahren sind, erhebliche Unsicherheiten bezüglich der gesetzlichen Regelungen zur Umschreibung ausländischer Fahrerlaubnisse in Deutschland und bestätigen die Aussagen der Expert:innen. Diese Unklarheiten, auch seitens der Behörden, in Verbindung mit fehlenden rechtlichen Konsequenzen bei Verkehrskontrollen, begünstigen, dass viele Personen ohne in Deutschland gültige Fahrerlaubnis fahren. Dies wird zusätzlich durch emotionale Faktoren wie Scham und den Druck, beruflichen Verpflichtungen nachzukommen, verstärkt, wobei insbesondere in ländlichen Regionen die unzureichende Verkehrsinfrastruktur und die geringe Wahrnehmung des Risikos von Verkehrskontrollen als relevante Faktoren identifiziert wurden.

Das soziale Umfeld sowie die berufliche Situation spielen eine entscheidende Rolle dabei, ob und wie offen das Fahren ohne Fahrerlaubnis gegenüber anderen thematisiert wird. Während in familiären Kontexten und in Peergroups die Thematik teilweise offen besprochen wird, insbesondere wenn es um die Entlastung von Familienmitgliedern geht, wird sie in beruflichen Kontexten zum Teil aus Scham verschwiegen. Dies kann dazu beitragen, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis fortgesetzt wird, insbesondere, wenn Betroffene sich in ihrer Entscheidung durch milde Konsequenzen des Verhaltens bei Verkehrskontrollen bestätigt sehen. Durch den geringen Anteil, der angab während des Fahrens ohne Fahrerlaubnis schon einmal kontrolliert worden zu sein, wird deutlich, wie zentral die Risikowahrnehmung und die Verkehrskontrollen bei dieser Straftat sind.

Die Bedeutsamkeit der Einstellung gegenüber dem Fahren ohne Fahrerlaubnis und die soziale Ebene wurden bereits quantitativ in der Dunkelfeldbefragung erhoben und konnten in den qualitativen Untersuchungen bestätigt werden: Die Ergebnisse verweisen darauf, dass es ausschlaggebend ist, wie das soziale Umfeld dem Fahren ohne Fahrerlaubnis im Allgemeinen und hinsichtlich der Bewertung des Fahrverhaltens der Befragten selbst gegenüber eingestellt ist. Dies wird auch in den Angaben der Gründe, warum die Personen ohne Fahrerlaubnis gefahren sind, deutlich: Die soziale Ebene, sei es hinsichtlich Freizeitaktivitäten, Angst vor Nachteilen im Job oder bezüglich negativen Auswirkungen auf das Prestige, zieht sich, neben finanziellen Aspekten, durch die Begründungen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis. Notfälle der Befragten selbst oder von nahestehenden Personen wurden in der quantitativen Befragung am häufigsten als Grund für das Fahren ohne Fahrerlaubnis benannt. In der qualitativen Befragung der Expert:innen und Täter:innen zeigt sich jedoch, dass die Definition eines Notfalls und einer Ausnahmesituation sehr individuell ist.

Abschließend zeigt sich, dass die Motivation für das Fahren ohne Fahrerlaubnis stark variieren kann: Von Neugier und Sensation Seeking in jüngeren Jahren bis hin zur Überzeugung der eigenen Fahrkompetenz bei regelmäßigen Fahrten trotz Fahrverbot oder Entzug der Fahrerlaubnis. Auch spielen das soziale Umfeld und der Kontext der Arbeit zentrale Rollen bei der Entscheidung ohne Fahrerlaubnis zu fahren. Ebenso scheint eine Unwissenheit auf Seiten der Täter:innen wie auch behördlichen Einrichtungen in Bezug auf die Straftat vorzuliegen. Nicht nur besteht Verbesserungspotenzial hinsichtlich der Frequenz von Verkehrskontrollen, um die Straftat aufzudecken, auch

besteht ein erheblicher Verbesserungsbedarf hinsichtlich des Prozesses der Wiedererlangung der Fahrerlaubnis, der Vermittlung von Wissen über die Straftat und den entsprechenden Schritten nach einem (temporären) Verlust einer Fahrerlaubnis.

5 Experimente zu Sanktionen und Maßnahmen (AP6)

Da sich aus den Ergebnisse der vorgelagerten Arbeitspakete der Fokus auf die Prävention des Fahrens ohne Fahrerlaubnis und den damit teilweise notwendigen Prozess der Wiedererlangung der Fahrerlaubnis gelegt wurde, beschäftigt sich das vorliegende Kapitel mit den Effekten und Auswirkungen verschiedener Maßnahmen und der Bewertung dieser im Kontext eines Fahrverbots bzw. dem Entzug der Fahrerlaubnis. Konkret wird anhand von zwei experimentellen Studien untersucht, wie eine alternative Maßnahme im Vergleich zu einem Fahrverbot bewertet wird und welche konkreten Aspekte der Wiedererlangung einer Fahrerlaubnis als attraktiv bzw. als unattraktiv wahrgenommen werden. Durch den experimentellen Charakter der Studien ist es möglich, Aussagen zur Kausalität der Maßnahmen zu treffen und konkret zu formulieren, wie die Maßnahmen wirken. Damit lassen sich Handlungsempfehlungen aufgrund von Wirkungsanalysen konkretisieren.

Während Studie 1 die Akzeptanz und soziale Wahrnehmung spezifischer Sanktionen beleuchtet und deren potenziellen Einfluss auf Verhaltensabsichten untersucht, vertieft Studie 2 das Verständnis dafür, welche konkreten Attribute die Wahl und Akzeptanz, innerhalb eines Wiedererlangungsprozesses der Fahrerlaubnis, beeinflussen. Zusammen ermöglichen die Studien eine Analyse darüber, welche Maßnahmen und Attribute einer Sanktion oder des Prozesses einer Wiedererlangung der Fahrerlaubnis wirksame Präferenzen und Verhaltensintentionen erzeugen. Diese Erkenntnisse können dazu beitragen, Maßnahmen und Programme gezielt anzupassen, um eine höhere Akzeptanz und Effektivität zu erreichen und somit das Fahren ohne Fahrerlaubnis zu verhindern.

5.1 Studie 1: Akzeptanz von Sanktionen im Straßenverkehr

Fragestellung

In Studie 1 wird die Wirkung unterschiedlicher Sanktionen, konkret eines Fahrverbots und einer hypothetischen verkehrspsychologischen Alternativ-Maßnahme als Folge auf wiederholte Geschwindigkeitsübertretungen, auf die Verhaltensintention und Wahrnehmung der Befragten analysiert. Die Studie zielte darauf ab, zu untersuchen, ob die hypothetische Alternativ-Maßnahmen als ähnlich strafend oder sozial akzeptabler empfunden wird und ob bestimmte Faktoren – wie subjektive Normen und Strafmaß – die Intention beeinflussen, sich an die Maßnahme zu halten oder zukünftiges Fehlverhalten zu vermeiden. Aufbauend auf Erkenntnissen aus der Dunkelfeldstudie (AP 3) und den Interviews (AP4 und AP5), die Hinweise auf mögliche Einflussfaktoren lieferten, untersucht die Studie, ob und wie sich das Strafmaß und die soziale Akzeptanz einer Sanktion auf die Bereitschaft zur Verhaltensanpassung auswirken.

Aufbauend auf den bisherigen Ergebnissen des Forschungsprojektes wurden folgende Hypothesen aufgestellt:

H1: Die verkehrspsychologische Maßnahme wird als positiver bewertet als das Fahrverbot.

H2: Die verkehrspsychologische Maßnahme wird als angemessener bewertet als das Fahrverbot.

H3: Es ist wahrscheinlicher, dass Personen, die eine verkehrspsychologische Maßnahme erhalten haben, Personen in ihrem Umfeld davon erzählen, als Personen, die ein Fahrverbot erhalten haben.

H4: Die verkehrspsychologische Maßnahme wird als kostenintensiver wahrgenommen als das Fahrverbot.

H5: Das Fahrverbot wird als zeitintensiver wahrgenommen als die verkehrspsychologische Maßnahme.

Methode und Operationalisierung

Ziel der Studie 1 war es, herauszufinden, welche Sanktionierung bei einem mehrfachen Verstoß gegen die zulässige Höchstgeschwindigkeit besser von den Proband:innen angenommen wird. Für die erste Studie wurde ein experimentelles between-subjects-Design verwendet, welches eine unabhängige Variable (UV) enthält. Mittels einer

Vignette wurden die Teilnehmenden gebeten die jeweilige Sanktion hinsichtlich unterschiedlicher Aspekte zu bewerten. Eine Sanktion beinhaltet ein dreimonatiges Fahrverbot, die andere eine fiktive verkehrspsychologische Maßnahme, bei der die Nutzung eines Kfz weiterhin erlaubt ist. Proband:innen wurden über den Anbieter Prolific akquiriert. Die Teilnehmenden wurden zu einer Online-Befragung mit dem Titel „Umfrage zu Sanktionen von Geschwindigkeitsübertretungen im Straßenverkehr“ eingeladen. Nach der Zustimmung zu den Informationen über die Teilnahme und den Datenschutz, wurden die Teilnehmenden einer Bedingung randomisiert zugeordnet. Die Einschlusskriterien wurden zu Beginn der Umfrage erhoben. Die Teilnehmenden mussten mindestens 18 Jahre alt sein, Deutsch flüssig lesen können und im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis für einen Pkw (Klasse B) sein. Sie mussten keine Erfahrungen mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis haben. Zusätzlich wurde vorausgesetzt, dass ein Kfz regelmäßig genutzt wird. Die Einschlusskriterien galten für beide Studien.

Weiter wurden die Teilnehmenden darüber informiert, dass sie im Folgenden ein Szenario zu der jeweiligen Bedingung aufmerksam lesen sollten. Bei der ersten Bedingung sollten sie sich vorstellen aufgrund wiederholter Geschwindigkeitsübertretungen ein dreimonatiges Fahrverbot auferlegt bekommen zu haben und ihr Fahrzeug nicht weiter nutzen zu dürfen. Dabei wurde die Bedingung so beschrieben, dass sich die Teilnehmenden in die Situation hineinversetzen und die Konsequenzen des temporären Verlustes der Fahrerlaubnis nachvollziehen konnten. Bei der zweiten Bedingung wurde derselbe Kontext der Geschwindigkeitsübertretungen geschildert. Als Sanktion wurde hier eine verkehrspsychologische Maßnahme geschildert. Diese beinhaltete die verpflichtende Teilnahme an verkehrspsychologischen Sitzungen, verkehrspädagogischen Seminaren und einen zusätzlichen Kostenaufwand von 1.100€.

Danach wurden die Teilnehmenden gebeten, als abhängige Variablen, die Fragen nach der Bewertung, der Angemessenheit der Sanktion und der Wahrscheinlichkeit, ihrem sozialen Umfeld von der jeweiligen Strafe zu erzählen, zu beantworten (Tabelle 4). Zusätzlich wurden Aspekte des Zeitaufwandes und die Wahrscheinlichkeit gegen die Auflagen der jeweiligen Sanktion zu verstoßen, erhoben.

Um einen direkten Vergleich der Wertigkeit der verschiedenen Maßnahmen zu bekommen, erhielten alle Teilnehmenden eine kurze Beschreibung der jeweils anderen Maßnahme und wurden gebeten anzugeben, ob sie die aktuelle Strafe der jeweiligen anderen vorziehen würden. Hierbei wurde die Gruppe, die der Bedingung des Fahrverbots zugeordnet wurde, die verkehrspsychologische Maßnahme vorgestellt und andersherum. Dabei konnten die jeweiligen Teilnehmenden angeben, ob sie die verkehrspsychologische Maßnahme dem Fahrverbot vorziehen würden oder das Fahrverbot der verkehrspsychologischen Maßnahme.

Nach den Bewertungen wurden die Teilnehmenden gebeten ihr Geschlecht und ihr Einkommen anzugeben. Darauf folgte die Frage, ob die Teilnehmenden schon mal ein Fahrverbot auferlegt bekommen hatten oder ihre Fahrerlaubnis schon einmal entzogen wurde. Bei positiver Antwort wurde nach den Gründen für einen möglichen Entzug sowie der möglichen Absolvierung einer MPU erhoben. Abschließend wurden die Teilnehmenden gebeten anzugeben, ob sie schon mal ohne Fahrerlaubnis gefahren sind und wenn ja, wie oft.

Stichprobenbeschreibung und Auswertungsstrategie

Die Schätzungen der benötigten Versuchspersonenanzahl wurden mit der Software GPower und InteractionPoweR durchgeführt. Für ein Experiment mit einer UV und 2 Bedingungen werden bei erwarteter mittlerer Effektgröße (d = 0,5), α = 0,05 und einer Power von 0,80 mindestens 128 Versuchspersonen benötigt (64 Personen pro Bedingung). Insgesamt konnten N = 256 Personen für die Studie akquiriert werden. Die durchschnittliche Zeit der Befragung betrug ca. 4,5 Minuten (M = 259,27, min = 16,57, max = 2013,53, SD = 165,78, hier in Sekunden). Um keine Daten von Personen zu berücksichtigen, die sich ohne ernsthafte Bearbeitung durch den Fragebogen geklickt haben, wurde eine Mindestbearbeitungszeit von 3 Minuten als Einschlusskriterium festgelegt. Damit verblieb eine finale Stichprobe von 194 Personen.

Drei der teilnehmenden Personen gaben an, sich als divers zu identifizieren (1,55%), 94 Personen als weiblich (48,45%) und 97 als männlich (50%). Das durchschnittliche Alter der Befragten lag bei 34 Jahren (M = 33,78, SD = 11,54), wobei die jüngsten Teilnehmer:innen zum Zeitpunkt der Befragung 18 Jahre alt waren und die ältesten ein Alter von 68 Jahren angaben. 20 Personen gaben ein niedriges Einkommen an (10,31%), 94 ein mittleres

Einkommen (48,45%) und 80 ein hohes Einkommen (41,24%)[263]. Von den 194 Personen wurden *n* = 87 der Bedingung „Fahrverbot“ zugewiesen, *n* = 107 der Bedingung „verkehrspsychologische Maßnahme“.

Die Hypothesen wurden anhand von Mittelwertvergleichen mittels eines Welch-Tests überprüft. Alle notwendigen Voraussetzungen für die Analysen wurden geprüft und wenn nötig die entsprechenden Korrekturmaßnahmen durchgeführt.

Ergebnisse

Im Folgenden werden die Ergebnisse und die Überprüfungen der aufgestellten Hypothesen für Studie 1 erläutert. Tabelle 4 beinhaltet die Mittelwertvergleiche beider Bedingungen. Wie dort ersichtlich ist, zeigt keiner der Mittelwertvergleiche signifikante Unterschiede zwischen den Bedingungen ($p > 0,11$), bis auf eine Ausnahme: Der wahrgenommene Kostenaufwand. Dieser wurde für das Fahrverbot niedriger eingeschätzt ($M = 5,18$, $SD = 1,28$) als für die verkehrspsychologische Maßnahme ($M = 6,07$, $SD = 1,06$), $t(166,31) = -5,15$, $p < 0,001$, $d = -0,76$. Damit kann nur Hypothese *H4* bestätigt werden, alle anderen Hypothesen werden abgelehnt. Trotz fehlender signifikanter Unterschiede zwischen den Bedingungen hinsichtlich der Bewertung (mit Ausnahme der Wahrnehmung des Kostenaufwandes) tendieren beide Gruppen bei der zusätzlichen Erhebung der Präferenz deutlich zu der verkehrspsychologischen Maßnahme. Dies könnte auf die wahrgenommene Attraktivität zurückzuführen sein, bei der Auflage der verkehrspsychologischen Maßnahme weiterhin das Kfz nutzen zu können.

Die Ergebnisse zeigen, dass das Fahrverbot und die verkehrspsychologische Maßnahme von den Befragten in den meisten Aspekten ähnlich wahrgenommen werden. Somit wird die fiktive Sanktion vom Strafmaß als dem Fahrverbot gleichwertig angesehen, gespiegelt in gleicher Angemessenheit, der Wahrscheinlichkeit, dem sozialen Umfeld davon zu berichten, dem Zeitaufwand, der Präferenz und der Wahrscheinlichkeit eines Verstoßes. Einzig bei den Kosten ergibt sich ein signifikanter Unterschied: Die verkehrspsychologische Maßnahme wird als deutlich kostenintensiver empfunden als das Fahrverbot. Trotz dessen präferieren die Befragten beider Gruppen deutlich die verkehrspsychologische Maßnahme gegenüber dem Fahrverbot. Dies weist darauf hin, dass die Aufrechterhaltung der Mobilität einen großen Wert für die Befragten hat.

Insgesamt gaben acht Personen an, ihre Fahrerlaubnis entzogen bekommen zu haben, sechs Personen ein Fahrverbot erhalten zu haben, und drei beides schon einmal erlebt zu haben. Zwei Personen wollten die Frage nicht beantworten und der Großteil gab an, weder einen Fahrerlaubnisentzug noch ein Fahrverbot jemals erhalten zu haben (*n* = 175). Von den elf Personen, die schon mal den Entzug ihrer Fahrerlaubnis erlebt haben, gaben fünf Personen an, aktuell oder in der Vergangenheit eine MPU absolviert zu haben, sechs Personen gaben an, keine MPU auferlegt bekommen zu haben. Bei der Analyse gab es keine signifikanten Unterschiede zwischen den Gruppen.

[263] Die Stufen 1 und 2 (unter 500€ bis 1500€) wurden der Kategorie „niedriges Einkommen“, die Stufen 3 bis 8 (über 1500€ bis 4000€) „mittleres Einkommen“ und die Stufen 9 bis 11 (4000€ bis über 5000€) der Kategorie „hohes Einkommen“ zugeordnet. Die Zuordnung erfolgte der Einteilung der Bundeszentrale für politische Bildung (Bundeszentrale für politische Bildung, 2020) (letzter Zugriff: 11.11.2024)

Tabelle 4: Mittelwertvergleich der Bedingungen

Frage	Bedingung Fahrverbot, *M*(*SD*)	Bedingung Verkehrs-psy. Maßnahme *M*(*SD*)	*t* (df)	*p*	Cohen's *d*
Wie bewerten Sie die Strafe auf einer Skala von 1 (sehr schlecht) - 7 (sehr gut)?	3,54 (*1,89*)	3,7 (*1,77*)	-0,61 (178,95)	0,545	-0,09
Für wie angemessen halten Sie die Strafe auf einer Skala von 1 (sehr unangemessen) - 7 (sehr angemessen)?	4,22 (*1,84*)	4,07 (*1,6*)	0,61 (171,89)	0,543	0,09
Wie wahrscheinlich auf einer Skala von 1 (sehr unwahrscheinlich) - 7 (sehr wahrscheinlich) ist es, dass Sie Personen in Ihrem sozialen Umfeld von dieser Strafe erzählen würden?	4,87 (*1,64*)	4,5 (*2,06*)	1,42 (191,94)	0,156	0,02
Wie zeitaufwändig erscheint Ihnen die Strafe auf einer Skala von 1 (überhaupt nicht zeitaufwändig) - 7 (sehr zeitaufwändig)?	6,20 (*1,00*)	5,98 (*1,11*)	1,41 (189,93)	0,159	0,20
Wie kostenaufwändig erscheint Ihnen die Strafe auf einer Skala von 1 (überhaupt nicht kostenaufwändig) - 7 (sehr kostenaufwändig)?	5,18 (*1,28*)	6,07 (*1,06*)	-5,15 (166,31)	0,000	-0,76
Wie wahrscheinlich wäre es, dass Sie gegen das Fahrverbot/die verkehrspsychologische Maßnahme verstoßen? [*(1) sehr unwahrscheinlich – (7) sehr wahrscheinlich*]	2,13 (*1,61*)	1,79 (*1,19*)	1,61 (154,71)	0,111	0,24
Präferenz Maßnahme [*(1) Ich würde die verkehrspsychologische Maßnahme einem Fahrverbot vorziehen. (4) Teils/teils (7) Ich würde das Fahrverbot einer verkehrspsychologische Maßnahme vorziehen.)*]	3,74 (*2,30*)	3,36 (*2,29*)	1,12 (183,75)	0,264	0,16

5.2 Studie 2: Akzeptanz von Attributen im Prozess der Wiedererlangung einer Fahrerlaubnis

Fragestellung

Das Experiment zielt darauf ab, herauszufinden, ob sich durch die Anpassung spezifischer MPU-Merkmale die Akzeptanz für diese Maßnahmen erhöht und damit die Wahrscheinlichkeit einer Verhaltensänderung gesteigert werden kann. Durch diese Analyse wird untersucht, welche Komponenten im Prozess einer Wiedererlangung der Fahrerlaubnis als besonders belastend oder akzeptabel wahrgenommen werden und wie diese die Wahlentscheidung beeinflussen.

Methode und Operationalisierung

Studie 2 untersuche, welche Aspekte im Prozess der Wiedererlangung der Fahrerlaubnis am attraktivsten bzw. unattraktivsten wahrgenommen werden und in welchem Maße diese Aspekte das Risiko beeinflussen, dass Personen nach Entzug der Fahrerlaubnis weiter fahren. Es wurde analysiert, welche Elemente im Rahmen der Wiedererlangung angepasst werden könnten, um die Wahrscheinlichkeit des Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu senken.

Studie 2 nutzt ein Discrete Choice Experiment (DCE), um die Präferenzen für verschiedene Attribute des Wiedererlangungsprozesses zu analysieren (Louviere et al., 2000, 2010). Mithilfe eines Discrete Choice Modells können die relativen Vorlieben für bestimmte Merkmale oder Kombinationen von Merkmalen quantifiziert werden, was Einblicke in die Entscheidungslogik der Proband:innen ermöglicht. Hierbei wurden die Faktoren Kosten, Dauer der Sperrfrist, Umfang der Vorbereitung, Abstinenznachweise und zusätzliche Informationen experimentell manipuliert, um zu verstehen, welche dieser Faktoren die Handlungsintention der Befragten am stärksten beeinflussen. Ausgewertet wurde mit einer Conjoint Analyse (Bartłomowicz & Bak, 2021; Gundlach et al., 2018; Shang & Chandra, 2023; Soekhai et al., 2019). Dabei können mittels eines multinomialen Logit-Modells die Part-worth Utilities sowie die Odds Ratio der Attribute berechnet werden, was die Beantwortung der Fragestellung ermöglicht (Molin, 2011; Mühlbacher et al., 2013).

Nach dem Darstellen der Teilnahmeinformationen und der Abfrage der Einschlusskriterien, äquivalent zur Studie 1, wurden die Teilnehmenden gebeten ein dargebotenes Szenario aufmerksam zu lesen. Um ein aufmerksames Lesen sicherzustellen, wurde ebenfalls eine Timerfunktion verwendet. In diesem Szenario sollten sich die Teilnehmenden vorstellen unter Alkoholeinfluss einen Pkw gefahren und aufgrund dessen ihre Fahrerlaubnis verloren zu haben. Weiter wurde den Teilnehmenden verdeutlicht, dass sie nach dem Verlust der Fahrerlaubnis anstreben diese mittels einer MPU zurück zu erlangen. Die Situation wurde so geschildert, dass sich die Teilnehmenden bestmöglich in diese hineinversetzen konnten.

Anschließend wurden die Teilnehmenden über die verschiedenen Aspekte im Prozess der Wiedererlangung einer Fahrerlaubnis aufgeklärt. Der *finanzielle Aufwand* bezog sich auf die Kosten der Vorbereitung für eine MPU. Die *Sperrfrist* beinhaltete den möglichen Zeitraum, in dem der erneute Erwerb der Fahrerlaubnis untersagt ist und die mögliche *Verwendung eines Alkolocks*, welches gesondert erläutert wurde. Das *Ausmaß der Vorbereitung* beinhaltete die Anzahl der zu absolvierenden verkehrspsychologischen Sitzungen. Das Attribut der *Abstinenznachweise* beinhaltete die möglichen Monate, in denen ggfs. Nachweise vor der MPU zu erbringen sind. Die *Kommunikation* bezog sich auf den Grad der Vermittlung der Informationen über den Verlauf der Vorbereitung für eine MPU und der MPU an sich. Alle Attribute verfügten über drei Ausprägungen, die als niedrig, mittel und hoch eingeteilt werden können (Tabelle 5).

Tabelle 5: Ausprägungen der Attribute

Attribut	*niedrig*	*mittel*	*hoch*

Finanzieller Aufwand	1900€	2500€	3100€
Sperrfrist	Keine Sperrfrist, Verwendung eines Alkolocks	6 Monate	12 Monate
Ausmaß der Vorbereitung	7	14	20
Abstinenznachweise	Keine	Nachweise über 6 Monate	Nachweise über 12 Monate
Kommunikation	Keine weiteren Informationen	Flyer über die nächsten Schritte für eine MPU	Ausführliche Informationen und eine Einladung zu einem persönlichen Beratungsgespräch über die nächsten Schritte

Nachdem die Teilnehmenden ausführlich informiert wurden, wurden diesen drei Optionen einer MPU-Vorbereitung vorgestellt (siehe Tabelle 6 für ein Beispiel). Jede Option beinhaltet die Attribute, wobei die Ausprägungen randomisiert zugeordnet wurden. Dabei wurde um eine Entscheidung zwischen den drei Optionen gebeten. Die Reihenfolge der Auflistung der Attribute erfolgte bei jeder teilnehmenden Person ebenfalls randomisiert. Insgesamt gab es 12 Entscheidungsrunden pro Teilnehmer:in.

Tabelle 6: Beispielhafte Entscheidungsrunde des DCE

Bitte wählen Sie eine der Optionen aus.

Attribut	Alternative A	Alternative B	Alternative C
Finanzieller Aufwand (Kosten für MPU und Vorbereitung)	2.500 €	3.100 €	1.900 €
Sperrfrist (bis zur MPU)	12 Monate	Keine, aber Verwendung von einem Alkoholinterlock	6 Monate
Anzahl der verkehrspsychologischen Sitzungen	20 Sitzungen	7 Sitzungen	14 Sitzungen
Abstinenznachweise	Nachweis über 6 Monate	Keine	Nachweis über 12 Monate
Kommunikation über weitere Schritte	Flyer über die nächsten Schritte	Ausführliche Informationen und eine Einladung zu einem persönlichen Beratungsgespräch über die nächsten Schritte	Keine weiteren Informationen
	☐	☐	☐

Wie in Studie 1 wurden abschließend demografische Merkmale erhoben. Zudem wurden die Teilnehmenden ebenfalls gebeten die Fragen nach einem möglichen Entzug der Fahrerlaubnis bzw. Fahrverbot, Erfahrungen mit einer MPU und dem Fahren ohne Fahrerlaubnis zu beantworten.

Stichprobenbeschreibung und Auswertungsstrategie

Die Berechnungen für die benötigte Anzahl der Teilnehmenden erfolgte wie in Studie 1. An Studie 2 nahmen 252 Personen teil. Nach der Überprüfung der Einschlusskriterien wurde auch hier die Umfragedauer analysiert (M = 630,25, *min* = 35, *max* = 10516, SD =, 794,8, hier in Sekunden). Aufgrund dieser Daten wurde eine Bearbeitungszeit von mindestens 5 Minuten festgelegt. Um sicherzustellen, dass Personen die Entscheidungen in den 12 Runden nicht willkürlich treffen, wurden die Antworten auf Muster getestet. Nach der Bereinigung konnten N = 226 Fälle für die Auswertung berücksichtigt werden.

Von den 226 Personen gaben 49,56% bei Geschlecht weiblich an (n = 112), 48,67% männlich (n = 110) und vier Personen gaben die Antwortmöglichkeit divers an (1,77%). Das durchschnittliche Alter lag bei 33 Jahren (M = 32,82, SD = 11,49), wobei die jüngste 18 und die älteste Person 68 Jahre alt waren. Äquivalent zur Einteilung in Studie 1 gaben 11,06% ein niedriges Einkommen an (n = 25), 51,33% ein mittleres (n = 116) und 37% ein hohes Einkommen (n = 85).

Zur statistischen Analyse wurde ein multinomiales Logit-Modell eingesetzt, das die Wahrscheinlichkeit berechnet, mit der eine bestimmte Option gegenüber Alternativen gewählt wird. Diese Methode erlaubt es, die sogenannten Odds Ratios zu berechnen, die angeben, wie stark ein bestimmtes Merkmal die Wahrscheinlichkeit einer Wahlentscheidung beeinflusst (Train, 2009). Zusätzlich wurden Part-Worth Utilities berechnet, um die Teilnutzenwerte der einzelnen Merkmalsausprägungen zu ermitteln. Diese Methode erlaubt es, die Präferenzstärke für jede Ausprägung in der jeweiligen Wahlentscheidung zu bewerten. Die Part-Worth Utilities sind in der Conjoint-Analyse besonders wertvoll, da sie zeigen, welche Merkmale oder Kombinationen von Merkmalen am attraktivsten für die Teilnehmenden sind und erlaubt es somit, die bevorzugten Attributskombinationen zu identifizieren und zu verstehen, wie Veränderungen in den Attributen den Entscheidungsprozess beeinflussen könnten (Hensher et al., 2015). Insgesamt erlaubt das Discrete Choice Modell in Verbindung mit dem multinomialen Logit-Modell und der Berechnung der Part-Worth Utilities eine detaillierte Analyse der Entscheidungsstruktur und Präferenzhierarchie der Teilnehmenden.

Ergebnisse

Tabelle 7 zeigt die unstandardisierten geschätzten Koeffizienten der einzelnen Attribute im Rahmen des DCE zur Bewertung der Präferenz für unterschiedliche Ausprägungen der Attribute des Wiedererlangungsprozesses.

Die „Sperrfrist“ hat den stärksten negativen Effekt (b = -0,99, SD = 0,03, z = -29,13, p < 0,001) auf die Wahlwahrscheinlichkeit, was bedeutet, dass eine längere Sperrfrist die Präferenz für die entsprechende Option deutlich reduziert. Ähnlich zeigt der „Finanzielle Aufwand“ (b = -0,69, SD = 0,03, z = -20,93, p < 0,001), dass höhere Kosten die Wahrscheinlichkeit, diese Option zu wählen, signifikant mindern. Diese beiden Attribute scheinen besonders wichtig für die Entscheidung der Befragten zu sein und weisen auf eine Präferenz für kostengünstige und weniger restriktive Optionen hin.

Die „Vorbereitung“ weist ebenfalls einen signifikant negativen Effekt auf (b = -0,27, SD = 0,03, z = -8,36, p < 0,001), wobei eine intensivere Vorbereitung als weniger attraktiv empfunden wird. Auch „Abstinenznachweise“ (b = -0,20, SD = 0,03, z = -6,3, p < 0,001) und „Kommunikation“ (b = -0,13, SD = 0,03, z = -4,22, p < 0,001) haben signifikante, jedoch weniger stark ausgeprägte negative Effekte auf die Wahlwahrscheinlichkeit. Dies deutet darauf hin, dass die Befragten diese Anforderungen als weniger belastend betrachten und ihnen weniger Bedeutung in ihrer Entscheidung beimessen.

Insgesamt zeigen die Ergebnisse, dass die Befragten klare Präferenzen für niedrigere finanzielle und zeitliche Aufwände sowie kürzeren Sperrfristen haben, während zusätzliche Unterstützungsangebote wie ausführlichere Kommunikation und weniger strenge Abstinenznachweise geringere Bedeutung für ihre Entscheidung haben.

Tabelle 7: Part-Worth-Utilities der Attribute, *N = 226*

Attribut	*b*	Standardfehler	*z* Wert	*p*-Werte
Intercept	3,70	0,15	23,94	< 0,001
Sperrfrist	-0,99	0,03	-29,13	< 0,001
Finanzieller Aufwand	-0,69	0,03	-20,93	< 0,001
Vorbereitung	-0,27	0,03	-8,36	< 0,001
Abstinenznachweise	-0,20	0,03	-6,30	< 0,001
Kommunikation	-0,13	0,03	-4,22	< 0,001

Die Ergebnisse in der Abbildung 9 veranschaulichen die Wahrscheinlichkeiten, dass eine Option gewählt wird. Deutlich wird, dass diese am stärksten durch das Attribut „Sperrfrist“ beeinflusst wird (*OR* = 0,37). Dies deutet darauf hin, dass eine längere Sperrfrist die Wahrscheinlichkeit, diese Option zu wählen, signifikant reduziert. Ähnlich verhält es sich mit dem „Finanziellen Aufwand“ (*OR* = 0,5); höhere Kosten senken die Akzeptanz der Option deutlich, was auf die hohe Bedeutung der finanziellen Belastung für die Teilnehmenden hinweist.

Das Attribut „Vorbereitung“ hat ein Odds Ratio von 0,77, was darauf hindeutet, dass eine intensivere Vorbereitung ebenfalls die Wahlwahrscheinlichkeit verringert, wenn auch weniger stark als die Sperrfrist und der finanzielle Aufwand. Dies könnte darauf zurückzuführen sein, dass ein hoher Zeitaufwand als belastend wahrgenommen wird.

Die Abstinenznachweise (*OR* = 0,82) und die Kommunikation über folgende Schritte bei Anordnung einer MPU (*OR* = 0,87) zeigen den geringsten Einfluss auf die Wahlwahrscheinlichkeit. Die Odds Ratios über 0,75 deuten darauf hin, dass diese Attribute weniger stark als die anderen Attribute Einfluss auf die Entscheidung nehmen. Dies bedeutet, dass die Teilnehmenden hier flexibler in ihrer Präferenz sind. Dennoch sind auch diese Effekte signifikant, was zeigt, dass alle Attribute in gewissem Maße die Entscheidung beeinflussen.

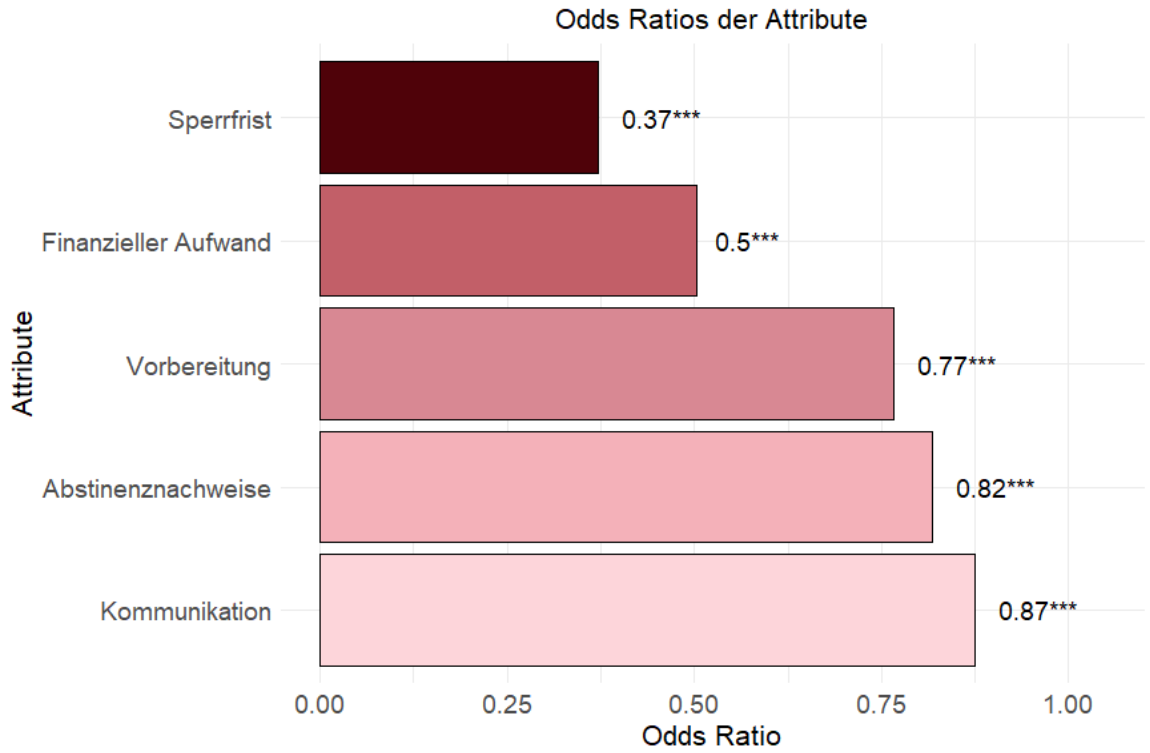


Abbildung 9: Odds Ratio der Attribute, * *p* < 0,001, *n* = 226**

Zusätzlich zu den erfassten Entscheidungen im DCE sollten die Teilnehmenden angeben, welches Attribut für ihre Entscheidung am ausschlaggebendsten war (Abbildung 10). Die Ergebnisse zeigen, dass die „Sperrfrist“ für die Mehrheit der Befragten (60,18%, *n* = 136) das wichtigste Entscheidungskriterium darstellte, gefolgt vom „Finanziellen Aufwand“ mit 30,97% (*n* = 70). Die anderen Attribute wurden nur von fünf Prozent und weniger der Befragten als Grund genannt.

Diese deskriptiven Ergebnisse stimmen mit den bisherigen Analyseergebnissen überein, die zeigen, dass eine kürzere Sperrfrist und ein niedriger finanzieller Aufwand die stärksten Einflussfaktoren darstellen. Die hohe Bedeutung dieser beiden Attribute unterstreicht, dass sie zentrale Faktoren in der Akzeptanz und Präferenz der Teilnehmenden sind und in zukünftigen Maßnahmen entsprechend berücksichtigt werden sollten. Die geringen Werte für die anderen Attribute verdeutlichen außerdem, dass zusätzliche Anforderungen wie Abstinenznachweise oder intensivere Vorbereitung für die Teilnehmenden weniger ausschlaggebend sind.

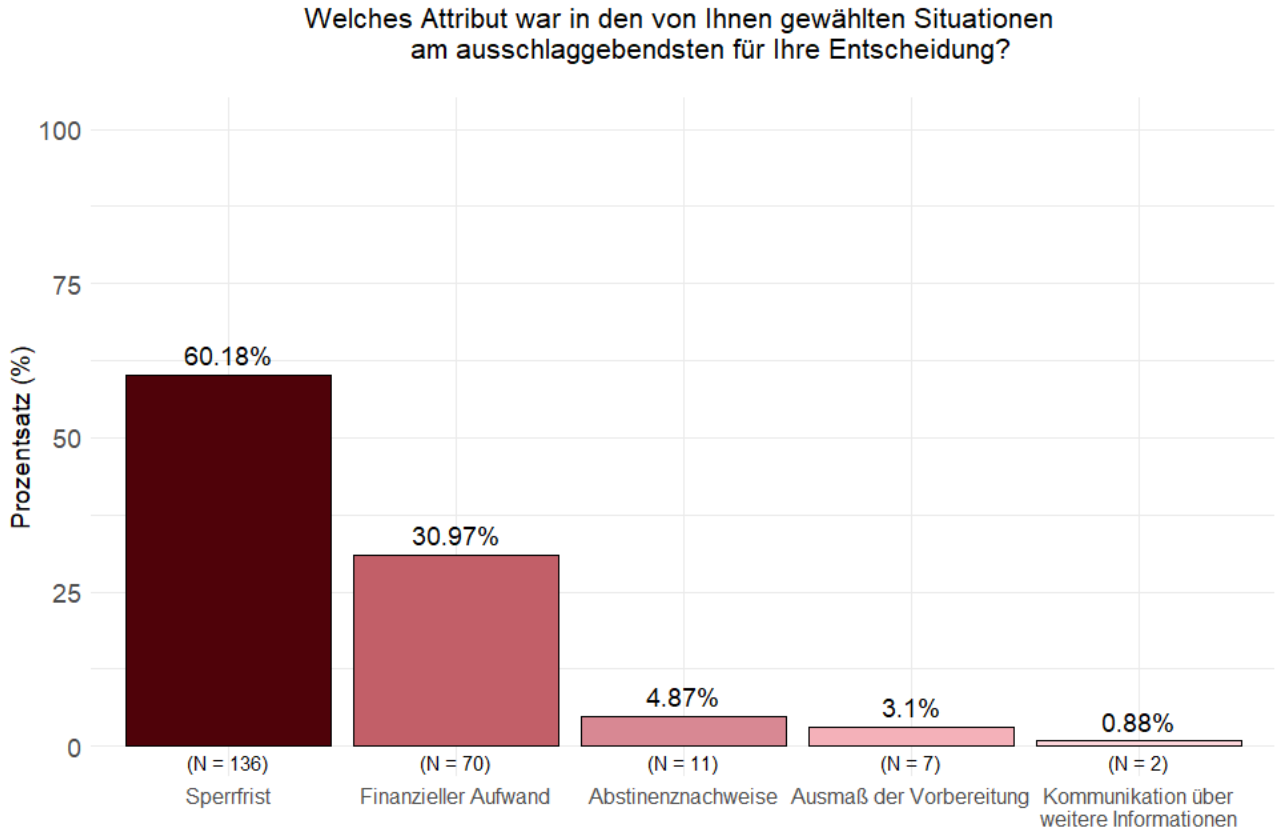


Abbildung 10: Deskriptive Darstellung des ausschlagebensten Attributs bei der Entscheidung

Zusammenfassend zeigen die Ergebnisse des DCE klare Präferenzen der Befragten für spezifische Ausprägungen der Attribute. Die Sperrfrist und der finanzielle Aufwand haben sich als die beiden bedeutendsten Entscheidungsfaktoren herausgestellt. Die Teilnehmer bevorzugen Optionen mit kürzeren Sperrfristen und geringeren Kosten, was sich sowohl in den Odds Ratios als auch in den direkten Rückmeldungen widerspiegelt. Dies deutet darauf hin, dass Personen die Fahrerlaubnis schnellstmöglich wiedererlangen möchten. Die weiteren Attribute, wie Abstinenznachweise, die Kommunikation von Informationen und das Ausmaß der Vorbereitung, hatten einen geringeren Einfluss auf die Entscheidungsfindung. Während intensivere Anforderungen in diesen Bereichen ebenfalls als belastend wahrgenommen wurden, scheinen sie im Vergleich zur Sperrfrist und den Kosten eine untergeordnete Rolle zu spielen.

Die deskriptiven Rückmeldungen der Befragten bestätigen diese Ergebnisse und zeigen, dass die Sperrfrist und die Kosten in den gewählten Optionen am häufigsten als ausschlaggebend bewertet wurden. Diese Übereinstimmung

zwischen den quantitativen Ergebnissen des DCE und den qualitativen Rückmeldungen stärkt die Aussagekraft der Ergebnisse und unterstreicht, dass Anpassungen des Wiedererlangungsprozesses, die auf eine höhere Akzeptanz und Teilnahme abzielen, diese beiden Aspekte berücksichtigen sollten. Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse, dass die Akzeptanz von Maßnahmen erhöht werden könnte, wenn die finanziellen und zeitlichen Anforderungen reduziert würden, während Aspekte wie die Notwendigkeit von Abstinenznachweisen oder intensivere Vorbereitung für die Teilnehmer von geringerer Bedeutung sind. Dies liefert wertvolle Hinweise für die Gestaltung von Maßnahmen, die nicht nur wirksam, sondern auch im Hinblick auf die Akzeptanz pragmatisch und effizient ausgestaltet sind.

5.3 Fazit

In Studie 1 wurden zwei verschiedene Sanktionsmaßnahmen – das Fahrverbot und die fiktive verkehrspsychologische Maßnahme – hinsichtlich ihrer Wahrnehmung und Akzeptanz untersucht. Die Ergebnisse zeigten, dass es keinen signifikanten Unterschied in der allgemeinen Bewertung und Angemessenheit der beiden Maßnahmen gab, außer beim wahrgenommenen Kostenaufwand. Die verkehrspsychologische Maßnahme wurde als kostenintensiver empfunden, was möglicherweise auf die höheren Anforderungen und zusätzlichen Verpflichtungen zurückzuführen ist. Insgesamt bewerteten die Teilnehmenden beide Maßnahmen eher neutral bis negativ, und die Bereitschaft, gegen die Sanktionen bzw. Auflagen zu verstoßen, war gering. Diese Ergebnisse deuten darauf hin, dass beide Maßnahmen von den Befragten in Bezug auf ihren Strafcharakter und ihre Angemessenheit als Sanktion für mehrfache Geschwindigkeitsverstöße als ähnlich empfunden wurden. Zusätzlich wird die verkehrspsychologische Maßnahme gegenüber dem Fahrverbot, trotz höherer Kosten, präferiert. So scheint der Aspekt der Aufrechterhaltung der motorisierten Mobilität sehr relevant zu sein.

Studie 2 nutzt ein Discrete Choice Modell zur Untersuchung spezifischer Präferenzen für verschiedene Attribute innerhalb des Wiedererlangungsprozesses der Fahrerlaubnis nach Entzug dieser. Die zentralen Attribute umfassen die Sperrfrist, den finanziellen Aufwand, das Ausmaß der Vorbereitung, die Abstinenznachweise und die Kommunikation über weitere Schritte des Verfahrens. Die Ergebnisse zeigen, dass eine kürzere Sperrfrist und geringere finanzielle Kosten die wichtigsten Entscheidungsfaktoren für die Wahl einer Option sind, während Vorbereitung, Abstinenznachweise und zusätzliche Informationsangebote eine geringere Rolle spielen. Die Odds Ratios und Part-Worth-Utilities verdeutlichen, dass die Präferenz für weniger restriktive und kostengünstigere Optionen in den Entscheidungen der Teilnehmenden konsistent und signifikant vorhanden ist. Auch dies verdeutlicht, dass Personen schnellstmöglich ihre Fahrerlaubnis wiedererlangen möchten und die Lücke des „Nicht-Fahrens“ so klein wie möglich halten wollen.

Beide Studien zeigen, dass die Teilnehmenden bei Sanktionen oder Maßnahmen im Kontext der Verkehrssicherheit klare Präferenzen für weniger belastende und kostengünstigere Optionen haben. Während in Studie 1 die finanzielle Belastung der verkehrspsychologischen Maßnahme als negativ empfunden wird, verdeutlicht Studie 2, dass insbesondere hohe Kosten und lange Sperrfristen zentrale Barrieren für die Akzeptanz aktueller Maßnahmen darstellen. Diese Erkenntnisse deuten darauf hin, dass Akzeptanz und Bereitschaft zur Einhaltung solcher Maßnahmen durch eine Anpassung der finanziellen und zeitlichen Anforderungen verbessert werden könnten. Um die Wirksamkeit und die Akzeptanz solcher Sanktionen zu erhöhen, sollten zukünftige Maßnahmen vor allem die finanziellen und zeitlichen Belastungen der Betroffenen berücksichtigen.

6 Empfehlungen zur Anpassung der rechtlichen Grundlagen des § 21 StVG (AP7)

6.1 Rechtliche Anpassungen auf der Ebene des § 21 StVG

Die quantitative und qualitative Analyse des Hell- und Dunkelfeldes zeigt, dass insbesondere im Rahmen der „weichen“ Faktoren im Zusammenhang mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis Handlungspotenzial besteht. Sowohl die Gründe, die zu dem Umstand geführt haben, dass eine Person keine Fahrerlaubnis (mehr) innehat oder ein Fahrverbot erhalten hat, die Situation nach einer Verurteilung oder einem Fahrerlaubnisentzug im Allgemeinen sowie die individuellen Beweggründe, die zum Fahren ohne Fahrerlaubnis geführt haben, beinhalten verschiedene Anknüpfungspunkte für Präventionsmaßnahmen. Selbiges gilt für die generelle Unterstützung der betroffenen

Personen. Im Umkehrschluss bedeutet dies auch, dass die „harten“ – in § 21 StVG normierten – Strafbarkeitsvoraussetzungen weniger im Betrachtungsfokus für eine Anpassung der rechtlichen Grundlagen stehen. Dies vorausgeschickt, soll dieses rechtliche Fundament an einigen Stellen mit Blick auf die Sinnhaftigkeit von Novellierungen dennoch genauer betrachtet werden.

6.1.1 Strafcharakter des § 21 StVG

Ein vorgeschalteter „weicher“ Faktor scheint das teilweise vorliegende Auseinanderfallen von rechtlich normierter Faktizität und der individuellen Wahrnehmung des Deliktes Fahren ohne Fahrerlaubnis zu sein. Das Empfinden als „Bagatelldelikt“ widerspricht dabei den tatsächlichen Umständen. Bei § 21 StVG handelt es sich um eine Straftat im Bereich des Straßenverkehrsrechts. Zwar erkannten dies 78,1% der befragten Personen, allerdings gingen auch 19,5% davon aus, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis lediglich eine Ordnungswidrigkeit darstelle.[264] Bevor auf die rechtlichen Gegebenheiten als solche eingegangen wird, kann daher die Überlegung angestellt werden, ob dieser Strafvorschrift eine größere Bedeutung beigemessen würde, wenn diese in das Kernstrafrecht, das Strafgesetzbuch übertragen würde. Dafür spricht zunächst, dass im StVG auch Ordnungswidrigkeiten (bspw. § 24a StVG, 0,5 Promille-Grenze, Tetrahydrocannabinol-Grenzwert) normiert sind und so die Tragweite im Allgemeinen nicht deutlich wird. Zwingend erscheint dies jedoch nicht, da § 21 StVG regelmäßig hinter dem Unrechtsgehalt der §§ 315 ff. StGB zurückbleiben wird, sodass eine gemeinsame Regelung systematisch weniger Sinn als eine Regelung gemeinsam mit der abzusichernden Pflicht zum Innehaben einer Fahrerlaubnis beim Führen eines Kraftfahrzeuges im öffentlichen Straßenverkehr (§ 2 StVG) ergibt. Auch ist es durchaus üblich, dass auch Strafnormen nicht im StGB, sondern in anderen, häufig als Nebenstrafrecht bezeichneten Gesetzen geregelt sind.

Die Verdeutlichung der Tragweite des Fahrens ohne Fahrerlaubnis wird daher primär auf kommunikativer Ebene und weniger auf systematischer Regelungsebene zu lösen sein. Mit Blick auf Wiederholungstäter:innen oder für einschlägige Rückfälle besonders gefährdete Personen ließe sich dies auf verschiedene Arten und Weisen umsetzen. Selbstverständlich könnten im ersten Schritt bereits Polizeibeamte im Erstkontakt mit etwaigen Täter:innen auf den Strafcharakter des § 21 StVG hinweisen. Noch verbindlicher wäre allerdings eine Ansprache von Seiten der Staatsanwaltschaft oder aber der Gerichte. Erstere könnten etwa standardmäßig einen Passus in die von ihr beantragten Strafbefehle nach §§ 407 ff. StPO aufnehmen, in dem ausdrücklich auf den Charakter des § 21 StVG abgestellt wird. Würde man dies streng formalisieren wollen, so könnten als geeigneter Regelungsort für eine allgemeingültige Anordnung beispielsweise die Richtlinien für das Strafverfahren und das Bußgeldverfahren (RiStBV) dienen. Daneben könnte diese kommunikative Rolle auch von den Gerichten ausgefüllt werden. Gerade im Jugendstrafverfahren besteht ein kommunikatives Potenzial. So könnten Gerichte hier den jeweiligen Täter:innen den Strafcharakter des § 21 StVG verdeutlichen. Dies steht dabei im Einklang mit dem im Jugendstrafverfahren geltenden Erziehungsgedanken (vgl. § 2 I JGG) und entspricht insofern der Grundausrichtung des JGG.

6.1.2 Tatbestand

Wie bereits angedeutet, ergeben sich aus den bisherigen Arbeitspaketen keine Anhaltspunkte dafür, den Tatbestand als solchen zu ändern. Einzig die Gruppe derer, die eine Fahrerlaubnis aus einem anderen Land innehaben, die jedoch nicht in Deutschland gültig ist, könnten eine eingehendere Betrachtung erfahren.[265] So sehen sich diese einem erhöhten Sanktionsrisiko ausgesetzt, da nicht für jeden direkt ersichtlich sein wird, dass ein Fahren ohne Fahrerlaubnis i.S.d. § 21 StVG auch mit existierender (aber eben ungültiger) Fahrerlaubnis möglich ist. Allerdings greift einerseits bei einer Fahrerlaubnis außerhalb der EU oder des EWR eine Übergangsfrist von 6 Monaten im Falle einer Begründung eines ordentlichen Wohnsitzes im Inland sowie die Möglichkeit eines Verbotsirrtums gem. § 17 StGB.[266] Diese bereits bedachten und untersuchten Konstellationen zeugen bereits *de lege lata* davon, dass der Gesetzgeber den § 21 StVG mit einem genauen Blick für eben jene Fälle ausgestaltet hat.

[264] AP 3, S. 52.

[265] Vgl. AP 4, S. 61 ff und AP 5, , S. 81

[266] § 29 Abs. 1 S. 1 zur grds. Gültigkeit und § 29 Abs. 1 S. 4.

Darüberhinausgehende Anpassungen auf der Ebene des Tatbestandes erscheinen daher auch bei diesem mit einem besonderen Sanktionsrisiko ausgestatteten Personenkreis nicht erforderlich. Die Verhinderung einer Eskalations- oder Sanktionsspirale wird vielmehr auf einer der folgenden Ebenen zu lösen sein.

6.1.3 Strafrahmen

Der Strafrahmen von § 21 StVG reicht bei dem Vorliegen von Abs. 1 von einer Geldstrafe bis zu einer Freiheitsstrafe von bis zu einem Jahr und bei Abs. 2 bei einer Geldstrafe von bis zu 180 Tagessätzen oder einer Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten. So bildet der Strafrahmen das gesamte Spektrum der Sanktionsmöglichkeiten ab. Die Freiheitsstrafe ohne Bewährung wäre als eingriffsintensivste Strafform ebenso möglich wie eine Geldstrafe.[267] In den Interviews mit Expert:innen wurde angesprochen, dass höhere Geldstrafen oder auch Freiheitsstrafen ohne Bewährung weitere Taten des § 21 StVG verhindern könnten.[268] Damit wird letztlich der generalpräventive Abschreckungsgedanke adressiert, da davon ausgegangen wird, höhere Strafen würden dazu führen, dass die entsprechenden Delikte nicht mehr begangen werden. Dass derartige Annahmen in realiter wenig überzeugend sind, zeigt sich mit Blick auf die Erkenntnisse aus der Generalpräventionsforschung. Danach haben härtere Strafen keineswegs die beabsichtigte abschreckende Wirkung. Die Veränderung der Strafhöhe hatte in verschiedenen Studien kaum Einfluss auf die Kriminalitätsrate; vielmehr kommt es auf die Entdeckungs- und Verurteilungswahrscheinlichkeit sowie (allenfalls, in letzter Zeit allerdings angezweifelt) die Schnelligkeit der staatlichen Reaktion an.[269]

Die Erhöhung des Strafrahmens würde so die Eskalations- oder Sanktionsspirale stärken. Es scheint in dieser Forderung ein gewisser Grat an Verzweiflung und Machtlosigkeit zum Ausdruck zu kommen. Dieser sollte allerdings stärker mit dem Vehikel der sozialpolitischen Prävention – frei nach dem Motto: nicht das Symptom, sondern die Ursache ist zu bekämpfen – gelöst werden.[270] Freilich kann es weiterhin Fallsituationen geben, in denen beispielsweise aufgrund einer hohen Wiederholungsrate eine Freiheitsstrafe ohne Bewährung angebracht sein kann. Dies ist jedoch kein Allheilmittel, und auch negative Auswirkungen einer in letzter Konsequenz drohenden Haft sollten mitgedacht werden.[271] Zudem zeigt die praktische Erfahrung, dass in diesen Wiederholungsfällen oft nicht die eigentliche Ursache des Verhaltens angegangen wird, wofür auch in Haft kaum eine Lösung zu erwarten ist.

In den Interviews der Expert:innen wurde als weitere Eskalationsstufe in sich wiederholenden Fällen auch die Möglichkeit der Einziehung des Kraftfahrzeuges nach § 21 Abs. 3 StVG angesprochen.[272] Diese kann partiell sinnvoll sein und stellt eine weitere Option dar, um eine Sanktionsspirale und vor allem die negativen Effekte einer Inhaftierung zu verhindern. Hier ist es allerdings vor allem an der gerichtlichen Praxis, von der bereits *de lege lata* existierenden Maßnahme Gebrauch zu machen. Begleitende oder unterstützende rechtliche Veränderungsoptionen in diesem Bereich sind hingegen nicht ersichtlich.

Zusammengefasst sollte keine Veränderung des Strafrahmens erfolgen. Auch eine Empfehlung dahingehend, dass der Strafrahmen stets bis zum oberen Ende ausgenutzt werden sollte, kann unter Beachtung von kriminologischen Erkenntnissen und vor allem aufgrund von notwendigerweise einzelfallbezogenen Entscheidungen in der Praxis nicht erfolgen. Die rechtlich-dogmatische Ebene des § 21 StVG weist keine Baustellen auf, welchen mit einer Änderung begegnet werden könnte oder sollte.

---

[267] Siehe Forderung in AP 4 , S. 72 und AP 5, S. 91.

[268] AP 4 und AP 5, S. 72 ff.

[269] *Hirtenlehner/Reinecke/Stemmler*, MSchrKrim 2023, 73 (78); m.w.N. bei *Eisenberg/Kölbel*, Kriminologie, § 40, Rn. 14. Neuere Forschung von Hirtenlehner und Leitgöb lässt auch an der „Schnelligkeits"-These zweifeln (unveröffentlichtes Paper, erscheint demnächst in MSchrKrim).

[270] Auch dies wurde in den Interviews deutlich, vgl. AP 4 und AP 5, S. 72 ff.

[271] Bspw. desintegrierende Wirkung, Labeling-Effekte, psychische Probleme, Anschluss an delinquente Peer-Groups.

[272] AP 4 und AP 5, S. 72 f.

6.2 Unterstützungsmöglichkeiten abseits des Kerntatbestandes des § 21 StVG nach Fallkonstellationen

Auf Grund des nicht vorhandenen gesetzgeberischen Potenzials auf der Ebene des § 21 StVG erscheint eine Auseinandersetzung mit konkreten Unterstützungsmöglichkeiten abseits des Kerntatbestandes des § 21 StVG ratsam. Hier zeigte sich, dass denkbare Möglichkeiten von den jeweiligen Fallkonstellationen abhängen. Zunächst ist zwischen den Konstellationen, in denen § 21 StVG angewandt wird, weil keine Fahrerlaubnis existiert, und solchen, in denen ein Fahrverbot oder der Entzug der Fahrerlaubnis ausgesprochen wurde, zu unterscheiden.

Keine (in Deutschland gültige) Fahrerlaubnis oder entsprechende Fahrerlaubnis

Der Tatbestand des § 21 StVG wird unter anderem dann erfüllt, wenn eine Person keine (gültige) Fahrerlaubnis besitzt und trotzdem ein erlaubnispflichtiges Kraftfahrzeug auf öffentlichen Straßen geführt hat. Dies ist zunächst in den Konstellationen denkbar, in denen eine Fahrerlaubnis nie bestand, lediglich eine in Deutschland nicht gültige Fahrerlaubnis vorliegt oder aber eine Fahrerlaubnis für eine bestimmte Klasse fehlt und trotzdem am öffentlichen Straßenverkehr mit einem entsprechenden Kraftfahrzeug teilgenommen wird. Liegt einer dieser Fälle vor, können weitere Taten aufgrund derselben Fallsituation lediglich durch zwei Umstände verhindert werden: Entweder wird eine Teilnahme am Straßenverkehr mit einem Kraftfahrzeug unterlassen oder eine (für das bestimmte Kraftfahrzeug) erforderliche Fahrerlaubnis wird erworben. Die letztere Option ist häufig mit Blick auf die konkreten Lebensumstände der Täter:innen die einzige realistische Präventionsoption: So kann das Führen eines Kraftfahrzeuges für den Einzelnen verschiedene Vorteile mit sich bringen, teilweise sogar essentiell sein, da beispielsweise für verschiedene Anstellungsverhältnisse eine Fahrerlaubnis gefordert wird. Außerdem kann für bestimmte Personen – insbesondere im ländlichen Raum – die Fahrerlaubnis Mobilität und damit auch Teilhabe bedeuten. Der bloße Appell, künftig nicht wieder ohne Fahrerlaubnis zu fahren, ohne Veränderung der sozialen Begleitumstände der Täter:innen herbeizuführen, erscheint daher nicht effektiv, wenn man doch ernsthaft auf eine Verhinderung künftiger Taten aus ist.

Insofern erscheint es sinnvoll, die betroffene Person beim Erwerb der Fahrerlaubnis zu unterstützen. Dies könnte teilweise auch auf der Sanktionsebene mitberücksichtigt werden. So könnte sich am Jugendstrafrecht orientiert werden, bei welchem im Rahmen einer Weisung gem. § 10 JGG das Gebot erteilt werden kann, eine Fahrerlaubnis zu erwerben.[273] Gelingt dies, so wäre i.S.e. quasi tatbezogenen Spezialprävention einer weiteren Strafbarkeit nach § 21 StGB der Boden entzogen.[274] Im Erwachsenenstrafrecht besteht diese Möglichkeit *de lege lata* zwar, allerdings in einem sehr viel eingeschränkteren Anwendungsrahmen: Im Rahmen einer Weisung i.S.d. § 56c StGB kann während der Dauer der Bewährungszeit grundsätzlich das Gebot ausgesprochen werden, dass eine Fahrerlaubnis erworben werden soll.[275] Außerhalb einer Bewährung, also beispielsweise neben einer Geldstrafe, kann solch eine Weisung allerdings nicht erteilt werden. Daher kommt diese Option derzeit erst bei Wiederholungstaten, inmitten der Eskalationsspirale in Betracht. Es sollte daher überlegt werden, eine Weisungsmöglichkeit diesbezüglich, ohne die Verknüpfung mit einer zur Bewährungsstrafe ausgesetzten Freiheitsstrafe, auch im Erwachsenenstrafrecht einzuführen, gegründet auf den Gedanken der Spezialprävention, freilich unter Achtung des Grundsatzes, dass im Erwachsenenstrafrecht der Erziehungsgedanke anders als im Jugendstrafrecht keine Rolle spielen darf (Autonomität erwachsener Personen).

Zu beachten sind jedoch auch die negativen Facetten dieser Möglichkeit. Wird die Prüfung nicht bestanden oder hat die Fahrerlaubnisbehörde, insbesondere aufgrund möglicher Straftaten im Straßenverkehr oder sonstiger Umstände, Zweifel an der Geeignetheit zum Führen eines Kraftfahrzeuges, kann die Weisung nicht erfüllt werden. Dies ist – soweit vom Strafrichter beurteilbar – bei der Wahl der Sanktionsform zu berücksichtigen. Zudem sollte die konkrete Formulierung der entsprechenden Weisung so gewählt werden, dass nichts Unmögliches verlangt wird, also dass sich um den Erwerb einer Fahrerlaubnis bemüht werden soll.[276] Hinzu kommt, dass eine Fahrerlaubnis

[273] AG Saalfeld, Urteil vom 08.07.2003 - 675 Js 1800/03 2 Ds jug.

[274] S. a. Eisenberg/Kölbel/*Kölbel*, 25. Aufl. 2024, JGG § 10 Rn. 39.

[275] OLG Stuttgart Beschl. v. 28.9.2012 – 4a Ws 35/12, BeckRS 2013, 1990.

[276] Eisenberg/Kölbel/*Kölbel*, 25. Aufl. 2024, JGG § 10 Rn. 39.

mehrere Tausend Euro kosten kann. Je nach finanziellen Verhältnissen kann dies eine erhebliche Belastung neben einer Geldstrafe darstellen; diese sollte dann ggf. entsprechend niedriger verhangen werden, um nicht kontraproduktiv zu wirken.

Auch sollte keine Selbstreproduktion von Armutskriminalität befördert werden (wer sich keinen Führerschein leisten kann, kommt nicht aus der „Spirale"); dem könnte mit einer finanziellen Fördermöglichkeit begegnet werden. Dies klingt unter Umständen zunächst merkwürdig („Sollen wir jetzt auch noch Fahrunterricht verschenken?"), würde aber in tatsächlicher Hinsicht zu einer Gefahrreduktion führen, schlicht weil dann (wieder) geschulte Personen mit Fahrerlaubnis auf den Straßen unterwegs sind und ggf. Haft vermieden wird.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass in den oben genannten Fallkonstellationen die Weisung zum Erwerb oder zum Bemühen um eine Fahrerlaubnis sinnvoll sein kann, um weitere Taten nach § 21 StVG zu verhindern. Dies ist sowohl im Interesse der betroffenen Personen als auch der Gesellschaft. Auch bei der für eine Strafaussetzung sprechende Bewertung der Sozialprognose nach § 56 StGB könnte dies positiv zu Buche schlagen, da dort die Lebensverhältnisse des Einzelnen im Hinblick auf Familie, Beruf und soziale Einordnung zu berücksichtigen sind[277]; auf diese Bereiche kann der Erwerb einer Fahrerlaubnis positiven Einfluss nehmen, etwa wenn sich neue berufliche Möglichkeiten ergeben bzw. bestehende abgesichert werden.

Abseits dieser unterstützenden Ideen wurde bereits darauf hingewiesen, dass eine weitere Möglichkeit zur Verhinderung weiterer Taten nach § 21 StVG das grundsätzliche Unterbinden der Nutzung entsprechender Kraftfahrzeuge ist – was bei in Freiheit befindlichen Personen nicht umzusetzen ist. Die Hoffnung auf Abschreckung durch Strafverschärfungen läuft weitgehend leer; die diesbezüglich existierenden Vorbehalte wurden dabei bereits unter 1.3 ausgeführt. Weitere präventive Maßnahmen, die allerdings aufgrund ihrer Bedeutung auch für andere Tatkonstellationen relevant sein können, werden unter Gliederungspunkt 5 betrachtet.

Fahrerlaubnisentzug

Der Tatbestand des § 21 StVG wird außerdem erfüllt, wenn keine Fahrerlaubnis vorliegt, da diese entzogen und trotzdem mit einem erlaubnispflichtigen Kraftfahrzeug am öffentlichen Straßenverkehr teilgenommen wurde. Spezifische Verbesserungsvorschläge für diese Konstellationen könnten insbesondere zum Prozess des Fahrerlaubnisentzuges unterbreitet werden. In den Interviews wurde die Erteilung einer sog. Sperrfrist thematisiert und teilweise auch kritisiert.[278] Die Sperrfrist gem. § 69a StGB schreibt vor, dass mindestens für sechs Monate und höchstens für fünf Jahre, in Ausnahmefällen auch ein Leben lang, keine neue Fahrerlaubnis erworben werden kann. Dahinter steht der Gedanke, dass dies zur Gefahrenabwehr im Rahmen dieser Maßregel notwendig ist.[279] Würde auf die Sperrfrist verzichtet werden, könnten Personen, welche gerade aus dem Straßenverkehr gehalten werden sollen, weil sie eine (ggf. auch abstrakte) Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende darstellen, nach kurzer Zeit erneut motorisiert am Straßenverkehr teilnehmen.[280] Insofern ist § 69a StGB grundsätzlich eine Nebenmaßnahme einer sog. Maßregel der Besserung und Sicherung.[281] Diese haben, anders als die Haupt- und Nebenstrafen des StGB, keine repressive, sondern vor allem eine präventive Stoßrichtung.[282]

Bei der Anwendung des § 69a StGB ist auf diese Unterscheidung zwingend zu achten, um zu verhindern, dass die Sperrfrist als gesetzlich nicht vorgesehene Neben*strafe* genutzt wird. Selbiges gilt für die Anordnung der Entziehung nach § 69 StGB an sich. An der Stelle verbleibt allerdings kaum eine andere Handlungsoption, als ein Appell an die gerichtliche und staatsanwaltschaftliche Praxis, Entziehung und Sperrfrist auch tatsächlich immer nur anlass- und vor allem gefahrbezogen anzuordnen. Wird der Fahrerlaubnisentzug samt Sperrfrist weniger als Gefahrabwehr im Sinne einer Maßregel, sondern mehr als erweiterte Strafe mit zeitlich und (faktisch) finanziell stärkerer Eingriffsintensität als das Fahrverbot genutzt, so ist dies nicht nur aus rechtsdogmatischer Sicht, sondern auch mit Blick auf § 21 StVG kontraproduktiv. So ist der Entzug der Fahrerlaubnis zwar Teil einer Eskalationsspirale, jedoch

---

[277] MüKo StGB/*Groß/Kett-Straub,* 4. Aufl. 2020, StGB, § 56 Rn. 30.

[278] AP 4 S. 72 f.

[279] BeckOK StGB/*Heuchemer*, 62. Ed. 1.8.2024, StGB § 69a Rn. 1; BGHSt 15, 393 (398); BGH NStZ 2004, 86 (87).

[280] MüKoStGB/v. Heintschel-Heinegg/Huber, 4. Aufl. 2020, StGB § 69a Rn. 1.

[281] Bei isolierter Anordnung auch als eigenständige Maßregel möglich, Matt/Renzikowski/Eschelbach, 2. Aufl. 2020, StGB § 69a Rn. 1.

[282] MüKoStGB/v. Heintschel-Heinegg/Huber, 4. Aufl. 2020, StGB § 69a Rn. 1.

nicht Teil einer einheitlichen Strafspirale. Dieser Unterschied ist bei dem anzuwendenden Maßstab im Rahmen der Erwägung der jeweiligen Verhängung beziehungsweise Beantragung zu beachten. Eine dahingehende Sensibilisierung hätte somit auch einen positiven Effekt auf die Wahrscheinlichkeit weiterer Taten i.S.d. § 21 StVG.

Die notwendige Dauer der Entziehung der Fahrerlaubnis aus präventiven Gesichtspunkten hängt von einer Gefahrprognose/ der Eignung der Täter:innen (vgl. § 69, 69 a StGB) zum Führen eines Kraftfahrzeugs ab; in praktischer Hinsicht sollte daher daran gearbeitet werden, solche (bzw. bessere als die bereits vorhandenen) Maßnahmen zu implementieren, mit der die Eignung der Täter:innen positiv beeinflusst werden kann (spezielle Schulungen und Kurse, wirksame Therapiemaßnahmen im Zusammenhang mit Sucht etc.). Auch sollte von § 69a Abs. 2 StGB Gebrauch gemacht werden, wo nötig und möglich.

Bestehendes Fahrverbot

Des Weiteren wird § 21 StVG verwirklicht, indem Personen ein erlaubnispflichtiges Kraftfahrzeug auf öffentlichen Straßen trotz eines bestehenden Fahrverbots führen. Blickt man auf die erhobenen empirischen Erkenntnisse zur Begehungshäufigkeit der einzelnen Tatbestandsvarianten, so fällt auf, dass der Anteil der Täter:innen hinter denen zurückbleibt, die § 21 StVG verwirklichen, weil ihnen die Fahrerlaubnis entzogen wurde.[283] Auch die Interviews bestätigen diesen Eindruck.[284] Dies folgt sehr wahrscheinlich schon aus der meist kürzeren Dauer der Fahrverbote im Vergleich zu den temporären Konstellationen bei den anderen Begehungsvarianten.

Zu überlegen ist, ob sich zukünftig Fahrverbote auch auf einem anderen Weg effektiv und umfassend durchsetzen ließen. Hierbei ist neben verkehrspsychologischen Maßnahmen, wie im Experiment (Vgl. Kap. 5) untersucht, insbesondere an technische Maßnahmen zu denken, wie etwa eine Alkohol-Wegfahrsperre. Beispielsweise wurde bereits im November 2019 in der EU-Verordnung EU 2019/2144 beschlossen, dass EU-Typengenehmigungen ab 6. Juli 2022 nur für Pkw, Busse, Transporter, Lkw mit einer Schnittstelle für den Anschluss von Alkohol-Wegfahrsperren (sog. Alcolock-Vorrichtungen) erteilt werden.[285] Seit dem 7. Juli 2024 müssen sogar alle in der EU erstzugelassenen Fahrzeuge eine solche Schnittstelle aufweisen.[286] Dies zeigt, dass elektronische Sicherungssysteme bereits jetzt – wenn auch noch an anderer Stelle – entwickelt und einsatzbereit sind. Wenn sich diese Entwicklung weiter fortsetzen würde, ließe sich natürlich über eine Abschaffung der hier diskutierten Tatbestandsvariante nachdenken. An der Stelle sei ein noch weiterer Blick über den Tellerrand hinaus erlaubt: Entsprechende Vorrichtungen könnten künftig selbstverständlich den § 21 StVG gänzlich überflüssig machen, etwa wenn der Einbau entsprechender Software den Fahrtantritt von dem Vorliegen einer unbeschränkten und gültigen Fahrerlaubnis abhängig machen würde. Mit Blick auf technische Veränderungen sind entsprechende Entwicklungen mit Spannung zu verfolgen. Dennoch bleibt auch hier immer an Umgehungsmöglichkeiten („Benutzen“ von Beifahrer:innen-Daten etc.) zu denken.

6.3 Subjektive Tatseite und Irrtümer

Auf der subjektiven Tatbestandsseite sind insbesondere die Irrtumskonstellationen, welche auch in den Interviews bestätigt wurden, zu berücksichtigen.[287] Neben einer Schaffung von mehrsprachig, übersichtlich gestalteten und gut zugänglichen Informationssystemen, sind insbesondere die rechtlichen Handlungsmöglichkeiten eingeschränkt. Zu denken wäre beispielsweise an eine Eingabemaske, in welche das Herkunftsland, die bestehenden Fahrzeugklassen und das Datum der Begründung des Wohnsitzes in Deutschland oder die Aufenthaltsdauer angegeben werden können und als Antwort konkret individuelle Informationen über die Gültigkeit der Fahrerlaubnis oder die Notwendigkeit eines internationalen Führerscheins oder beispielsweise Kontaktdaten der örtlichen

[283] AP 3, S. 47.

[284] AP 4 S. 61 ff. und AP 5 S. 81 ff.

[285] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A32019R2144 (zuletzt abgerufen 05.02.25).

[286] https://www.dke.de/alkohol-interlocks (zuletzt abgerufen 05.02.25).

[287] AP 1, S. 23 ff.; AP 4 S. 65 ff. und AP 5 S. 82 ff.

Fahrerlaubnisbehörde erscheinen. Die Vorschriften der §§ 28 ff. der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung - FeV) könnten so (noch) zugänglicher gemacht werden.

Abseits davon könnte über entsprechende Hinweispflichten von Ausländerbehörden nachgedacht werden, i. S. des standardmäßigen Erfragens nach dem Bestehen einer Nicht-EU-Fahrerlaubnis bei behördlichem Erstkontakt. Wird dies bejaht, könnten gesetzlich noch zu schaffende behördliche Informationspflichten greifen. Auf diese Weise würden die angesprochenen Strafbarkeitsrisiken aufgrund der bloßen Unwissenheit über solch spezifische straßenverkehrsrechtliche Fragestellungen minimiert.

6.4 Kontrolldichte

Ein weiterer interessanter Punkt ist die Kontrolle und die damit verbundene Risikowahrnehmung der betroffenen Personen.[288] Aus kriminologischer Sicht kann eine als gering empfundene Entdeckungswahrscheinlichkeit die Begehungswahrscheinlichkeit von Delikten erhöhen.[289] Gerade im Wege einer Kalkulation der Vor- und Nachteile kann so die auch spontane Entscheidung zur Tatbegehung getroffen werden. Eine höhere Kontrolldichte könnte die Entscheidung dahingehend lenken, dass auf eine Fahrt ohne Fahrerlaubnis verzichtet wird.

Zu berücksichtigen ist jedoch, dass dieser Ansatz, der an ein Täter:innenbild i.S.d. homo oeconomicus anknüpft, also an vor der Tat die Vor- und Nachteile abwägenden Täter:innen, anknüpft, ohnehin für viele Delinquenzbereiche angezweifelt wird, weil andere Risikofaktoren unterbelichtet werden, so u.a. emotionale Aspekte, oder auch, wie im Bereich des § 21 StVG durchaus stark anzutreffende Suchtproblematiken. Wer ein Abhängigkeitsproblem hat, bilanziert vor der Tat gerade nicht mögliche Vor- und Nachteile, sondern ist in seinem Entscheidungsverhalten stark beeinträchtigt.

Zudem sind mehr Kontrollen auch mit hohem personellem und finanziellem Aufwand verbunden. Auch an dieser Stelle ist daher die technische Entwicklung von computergestützten Systemen mit Spannung zu verfolgen. Zu denken wäre beispielsweise an Kameras zur Erfassung des Kennzeichens, welches mit Informationen über die Fahrerlaubnis oder ein Fahrverbot verknüpft sind. In diesem Falle müssten jedoch umfassende rechtliche Regelungen erfolgen, um nicht nur eine Kontrolle zu ermöglichen, sondern zwingend Grenzen zu ziehen. Übergeordnet müssen daher Nutzen und Eingriff streng und umfassend gegeneinander abgewogen werden.

6.5 Präventionsaspekte

Ein weiterer und wahrscheinlich der vielversprechendste Anknüpfungspunkt für Veränderungen der praktischen Handhabung sind daher Präventionsansätze jenseits des eigentlichen (Neben-)Strafrechts. Die angegebenen Gründe, weshalb ohne Fahrerlaubnis am Straßenverkehr mittels erlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugs teilgenommen wird, sind vielfältig.[290] Dabei fällt auf, dass die sozialen Umstände häufig eine Rolle spielen.[291] Letztlich ergeben sich soziale Notwendigkeiten aufgrund derer – trotz bestehenden Fahrverbots, einer Entziehung der Fahrerlaubnis oder trotz Nichtvorhandensein einer solchen – ein Kraftfahrzeug geführt wird. Präventionsmöglichkeiten im Zusammenhang mit der Strafverfolgung müssen daher diese außerstrafrechtlichen Möglichkeiten immer mitberücksichtigen und versuchen, diese auch zu adressieren.

Zum einen könnten Gerichte hier eine Rolle spielen, wobei insbesondere die sozialen Auswirkungen eines Fahrverbots nach § 44 StGB bei dessen Verhängung berücksichtigt werden könnten und auf diese Weise eine zurückhaltendere Anwendungspraxis etabliert würde. Dies hätte automatisch geringere Strafbarkeitsrisiken zur Folge, weil weniger Personen mit einer Nebenstrafe nach § 44 StGB konfrontiert wären. Dass die eben angesprochenen sozialen Umstände bei der Anwendung des § 44 StGB berücksichtigt werden können, ergibt sich dabei aus dem Charakter des Fahrverbots als Nebenstrafe. Bei deren Verhängung ist insbesondere § 46 StGB zu

---

[288] AP 4 S. 65 ff., und AP 5, S. 82 ff.

[289] Siehe m.w.N. bei *Eisenberg/Kölbel*, Kriminologie, § 40, Rn. 14.

[290] AP 4 S, 65 ff.und AP 5, 82 ff.

[291] Vgl. AP 5, S. 61 ff.

berücksichtigen. Hier wiederum sind die sozialen Belange der Täter:innen in die Bewertung einzustellen.[292] Insofern sollten Gerichte für die individuelle Sanktionsschwere des § 44 StGB sensibilisiert werden. Auch die sich häufig zu drehen beginnende Sanktionsspirale ist in eben jene Betrachtung mit einzubeziehen. Dieser Gedanke könnte auch auf die Anwendung von § 25 StVG übertragen werden. Dagegen spricht, dass dabei der Effekt eintreten könnte, dass es bei einem Verzicht auf das Fahrverbot zu höheren Hauptstrafen käme und so die Funktion des Fahrverbots verloren ginge.

Auf den ersten Blick könnten ähnliche Überlegungen auch für die Anwendung der §§ 69, 69a StGB – die Entziehung der Fahrerlaubnis – gelten. Dabei ist ein solch abwägendes Vorgehen unter Einbeziehung der sozialen Belange des jeweiligen Täters kaum möglich. Hier geht es nämlich um die Gefährlichkeit und deren Einhegung.[293] Bestehen entsprechende Anhaltspunkte für eine Anwendung des § 69 StGB, so ist einer Person, die auch für ihre berufliche Situation auf eine Fahrerlaubnis angewiesen ist, diese dennoch zu entziehen. Andernfalls würden der Sinn und Zweck eben jener Maßregel – nämlich die Prävention – unterlaufen. Dieses Beispiel zeigt, dass auf der Anwendungsebene der Vorschriften, auf denen zumindest einzelne Tatbestandsvarianten aufbauen, nur bedingt angeknüpft werden kann, wenn es um eine Verhinderung der Begehung des § 21 StVG geht.

Sinnvoller erscheint es hingegen, bereits auf einer vorgelagerten Ebene anzusetzen. So gaben 61,5% der befragten Personen an, dass das Fahren unter Alkohol-, Medikamenten- oder Drogeneinfluss der Grund für den Entzug der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB war.[294] Selbstverständlich kann über ein solches Verhalten keineswegs hinweggesehen werden – gerade die Anwendung des § 69 StGB erscheint in derartigen Fällen, zumindest wenn es sich um eine fortgesetzte Problematik handelt, zwingend. Kommt es daher zu einer Anwendung des § 69 StGB, so ist „das Kind“ meist bereits „in den Brunnen gefallen“. Um hier ursachenorientiert gegenzusteuern ist insbesondere eine Frühintervention wichtig, wobei eine schnelle und effektive soziale Hilfestellung für Personen mit Suchtproblematiken den Beginn der Sanktionsspirale verhindern könnte. Und auch wenn dies nicht gelingt und § 69 StGB tatsächlich angewandt wird, sollte der Wert von sozialen/therapeutischen Maßnahmen nicht unterschätzt werden. Die Wahrnehmung entsprechender Entziehungs-/Therapieangebote sollte dann als gefahrreduzierendes Moment erkannt und beispielsweise durch den Verzicht auf eine längere Sperrfrist honoriert werden (s.o.). Dies macht selbstverständlich den Ausbau entsprechender Angebote notwendig, welche derzeit nicht ausreichend bestehen. Sind die Wartezeiten zu lang oder das Angebot zu gering, bestünde hier ein Anknüpfungspunkt für effektive Verbesserungen. Auch unterschwelliger, im Rahmen des Ordnungswidrigkeitenrechtes, können alternative und unterstützende Maßnahmen, wie erneute Fahrstunden oder eine psychologische Betreuung, bei sich wiederholenden Verkehrsverstößen ein längeres oder häufiger vorkommendes Fahrverbot gem. § 25 StVG verhindern.[295] Dass eine derartige Herangehensweise im rechtspolitischen Diskurs keineswegs eine Sonderrolle darstellen würde, bestätigt auch die Feststellung des bekannten Strafrechtlehrers Franz von Liszt aus dem 19. Jahrhundert: Die beste Kriminalpolitik liegt in einer guten Sozialpolitik.[296]

6.6 Wiedererlangung der Fahrerlaubnis

In den vorherigen Arbeitspaketen wurde darüber hinaus die Überprüfung der Geeignetheit zur Teilnahme am Straßenverkehr durch eine medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) thematisiert.[297] Die teilweise vorliegenden rechtlichen Lücken, insbesondere in Bezug auf die Vorbereitung der MPU, sind aus rechtspolitischer und präventionsorientierter Perspektive stark zu kritisieren. Sie führen nicht nur zu einer Rechtsunsicherheit, sondern auch zu einem mangelnden „Verbraucher:innen“schutz.[298] Zwar sind Informationen erhältlich, die

[292] Kindhäuser/Neumann/Paeffgen/Saliger/*Streng* StGB, 6. Aufl. 2023, § 46 Rn. 72.

[293] BeckOK StGB/*Heuchemer* § 69 Rn. 2.

[294] AP 3, S. 47 ff.

[295] Diese Idee entspräche sozusagen einer zeitlich und finanziell überschaubaren „MPU light“ zur Adressierung des konkreten Verkehrsverhaltens; die Probleme der richtigen MPU gilt es jedoch an dieser Stelle zu lösen, dazu sogleich.

[296] Vgl. auch v. Liszt, in: Ges. Aufsätze II, S. 83.

[297] AP 3, S. 47 ff., AP 4 S. 64 ff. und AP 5 S. 82 ff.

[298] Die rechtlichen Regelungen beziehen sich lediglich auf den letzten Schritt der Begutachtung, lassen die Vorbereitung jedoch außenvor, vgl. BGBl vom 23. April 2014; https://www.bdp-verband.de/aktuelles/detailansicht/pm-verbraucherinnen-schutz-durch-serioese-und-qualifizierte-mpu-beratung (abgerufen 05.02.25).

praktischen Unsicherheiten sind in den Ergebnissen der Untersuchungen jedoch deutlich zu erkennen.[299] Bereits vor zehn Jahren wurde sich im Rahmen des Verkehrsgerichtstages 2014 über das Thema Fahreignung und MPU ausgetauscht und Handlungspotenziale entdeckt; eine Umsetzung erfolgte nur teilweise.[300] So wird auch ganz aktuell wieder darauf hingewiesen, dass Betroffene beispielsweise frühzeitig über fahrerlaubnisrechtliche Folgen (z. B. das Beibringen einer MPU) informiert werden sollten. Ganz wesentlich sei außerdem die Festlegung und rechtliche Manifestation von Qualifikationsstandards entsprechender Anbieter von MPU-Vorbereitungskursen.[301] Da sich an der Stelle vorrangig mit den rechtlichen Handlungspotenzialen in Bezug auf § 21 StVG beschäftigt werden sollte, sei auf diese Verbesserungspotenziale nur am Rande hingewiesen. Fundiertere Vorschläge bedürfen einer vertieften rechtlichen Analyse, der idealerweise eine empirische Untersuchung in Bezug auf die MPU-Vorbereitung vorausgehen sollte.

6.7 Zusammenfassung

Die wesentlichen rechtlichen Schlussfolgerungen mit Blick auf § 21 StVG lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Zur Verdeutlichung des Charakters des § 21 StVG sollten Täter:innen künftig im Rahmen eines entsprechenden Strafverfahrens ausdrücklich auf den Unrechtsgehalt und den Strafcharakter des § 21 StVG hingewiesen werden. Insbesondere in Jugendstrafverfahren ist ein solcher Hinweis mit Blick auf den Erziehungsgedanken aus § 2 JGG anzustreben.

2. Die derzeitige Konzeption des § 21 StVG adressiert die einschlägigen tatsächlichen Konstellationen, aus denen durchaus ein Gefahrpotenzial resultiert.

3. In Verfahren nach § 21 StVG sollten Gerichte immer mit Blick auf die sozialen Belange der jeweiligen Täter:innen überprüfen, ob nicht die Weisung zum Erwerb der Fahrerlaubnis, gestützt auf § 10 JGG beziehungsweise § 56c StGB, erteilt wird. Erscheint diese Zielerreichung von vorneherein problematisch, so sollte die Weisung dahingehend modifiziert werden, sich ernsthaft um den Erwerb der Fahrerlaubnis zu bemühen. Einer Kriminalisierung aus Armutsgründen könnte durch spezielle Fördermöglichkeiten des Fahrerlaubniserwerbs begegnet werden, die eine gefahrenreduzierende Wirkung mit sich brächten. Die Möglichkeit einer entsprechenden Weisung neben einer Geldstrafe sollte grundsätzlich näher betrachtet werden, beträfe aber eine grundlegende Reform des Sanktionenrechts.

4. Die §§ 69, 69a StGB sind von den Gerichten auch zukünftig nur anlass- und gefahrbezogen anzuwenden, um die Einführung der Anordnung der Entziehung sowie der Sperrfrist als Nebenstrafe durch die Hintertür zu verhindern.

5. Um etwaige rechtliche Irrtümer zu verhindern, sind (ausländerrechtliche) Informations- beziehungsweise Hinweispflichten zu implementieren, mit denen über die Geltungsvoraussetzungen von Nicht-EU-Fahrerlaubnissen aufgeklärt wird.

6. Bei der Anwendung von § 25 StVG bzw. § 44 StGB sowie von §§ 69, 69a StGB sind die sozialen Belange der Täter:innen, soweit es die gesetzlichen Grundlagen zulassen, mit zu berücksichtigen. Durch die Beachtung des Verhältnismäßigkeitsprinzips sind alle Anstrengungen zu unternehmen, um die

[299] https://www.bast.de/DE/Verkehrssicherheit/Fachthemen/U1-MPU/MPU_node.html (abgerufen 05.02.25).

[300] 52. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2014, S. 157 ff.; zum Reformbedarf und Umsetzungen ausführlich Klipp et. al Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe M: Mensch und Sicherheit (262) 2015.

[301] Siehe hierzu den ADAC, der aktuell eine weitergehende Reform fordert, vgl. unter https://www.adac.de/verkehr/rund-um-den-fuehrerschein/mpu/aktuelles/ (abgerufen 05.02.25).

Gefährlichkeit zu reduzieren/Eignung der Täter:innen zum Führen eines Fahrzeugs herzustellen, um dann von einer Anordnung absehen zu können bzw. kürzere Sperrfristen zu erreichen, wenn andernfalls schwere negative Konsequenzen für das Sozialleben der Täter:innen zu erwarten sind, die wiederum erhebliche Strafbarkeitsrisiken nach § 21 StVG mit sich bringen und dadurch die erwarteten Vorteile einer Anordnung oder Gründe überwiegen.

7. Der Ausbau von Angeboten zur frühen Intervention bei Suchtproblematiken ist auch mit Blick auf § 21 StVG zu begrüßen. Die Wahrnehmung entsprechender Angebote ist zwingend auch bei der Gefährlichkeitsprognose nach §§ 69, 69a StGB mit zu berücksichtigen.

8. Der Prozess der Wiedererlangung der Fahrerlaubnis sollte einer weitergehenden und intensiven empirischen und rechtlichen Analyse unterzogen werden, um entsprechende Verbesserungspotenziale zu konkretisieren.

7 Gesamtfazit, Diskussion und Ausblick

Das Fahren ohne Fahrerlaubnis stellt eine strafrechtlich relevante und gesellschaftlich vielschichtige Problematik dar, die in unterschiedlichen Kontexten untersucht wurde. Die rechtliche Grundlage bildet § 21 StVG, der sowohl das Führen eines Fahrzeugs ohne gültige Fahrerlaubnis als auch das Anordnen oder Zulassen dieser Handlung durch Fahrzeughalter:innen unter Strafe stellt. Die Tatbestände umfassen verschiedenste Szenarien, von der Nutzung eines erlaubnispflichtigen Fahrzeugs, ohne jemals eine Fahrerlaubnis besessen zu haben, bis hin zu Fahrten trotz Fahrverbots oder nach Entzug der Fahrerlaubnis. Wesentlich ist dabei, dass sowohl vorsätzliches als auch fahrlässiges Handeln strafbar ist. Eine besondere Herausforderung besteht darin, sozial präventive und angemessene Sanktionen zu finden und dabei die individuellen Umstände, in denen das Fahren ohne Fahrerlaubnis begangen wird, wie auch die jeweilige Fallkonstellation zu berücksichtigen.

Aus den empirischen Untersuchungen geht hervor, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis überproportional häufig erwachsene Männer betrifft. Diese Gruppe ist oftmals dadurch charakterisiert, dass die Fahrerlaubnis aufgrund wiederholter Verkehrsverstöße, wie Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Alkoholdelikte, entzogen wurde. Es ist jedoch wichtig zu betonen, dass diese statistischen Unterschiede nicht notwendigerweise auf inhärente Eigenschaften des Geschlechts zurückzuführen sind, sondern auf komplexe Wechselwirkungen zwischen biologischen, sozialen und kulturellen Faktoren. Es wäre interessant, weiterführende Forschung durchzuführen, um diese Zusammenhänge genauer zu verstehen und mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu entwickeln, die auf geschlechtsspezifische Unterschiede eingehen. Allgemein ist zu beachten, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis, insbesondere bei einem Entzug der Fahrerlaubnis, selten als alleinstehende Straftat verhandelt wird, sondern häufig mit bspw. Fahren unter Einfluss von Substanzen oder Alkohol einhergeht. Weitere Fallkonstellationen die wiederholt auftreten, betreffen die Fahrerlaubnis, die nicht vorhanden ist, in Deutschland ungültig ist oder nicht für das entsprechende Kfz gilt. Jugendliche und Heranwachsende sind weder im Hell- noch im Dunkelfeld als Haupttäter:innen auszumachen.

Wie herausgestellt werden konnte, hat die Bewertung und die Einstellung des sozialen Umfeldes der Fahrenden, wie auch deren subjektive Einstellung, einen Einfluss auf das Fahren ohne Fahrerlaubnis. Dabei ist zu erwähnen, dass scheinbar eine Wissenslücke hinsichtlich des § 21 StVG Absatz 2 vorliegt, da das Zulassen oder die Anweisung des Fahrens ohne Fahrerlaubnis ebenfalls strafbar ist, wie das Verhalten an sich. Hier gibt es einen deutlichen Verbesserungsbedarf der Kommunikation des Sachverhaltes.

Die Analyse der Sanktionen zeigt klare Präferenzen für weniger restriktive und kostengünstige Maßnahmen. Schritte zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis wie auch die MPU an sich werden aufgrund der finanziellen und zeitlichen Belastung als abschreckend wahrgenommen und nicht immer als hilfreich bzw. zielführend empfunden. Die Ergebnisse legen nahe, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis häufig eine situative, durch soziale und ökonomische Umstände geprägte Handlung ist. Präventive Maßnahmen sollten daher auf die zugrundeliegenden sozialen und finanziellen Herausforderungen eingehen.

Aufgrund der vielfältigen Hintergründe und Motivationen der Betroffenen sowie der unterschiedlichen Fallkonstellationen ist ein differenzierter Ansatz für präventive Maßnahmen erforderlich. Nachfolgend werden die jeweiligen Fallkonstellationen erläutert, wobei spezifische Handlungsempfehlungen auf die jeweiligen Besonderheiten eingehen, um präventive und rehabilitative Maßnahmen zu fördern.

Entzug der Fahrerlaubnis

Der Entzug der Fahrerlaubnis betrifft häufig erwachsene Männer, die ihre Fahrerlaubnis aufgrund wiederholter Verkehrsverstöße, wie Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Alkoholdelikte, verloren haben. Diese Betroffenen nehmen oft die strukturellen und finanziellen Hürden zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis als unüberwindbar wahr. Insbesondere die Medizinisch-Psychologische-Untersuchung (MPU) wird als kostspielig und wenig unterstützend empfunden. Dies führt dazu, dass viele Betroffene weiterhin ohne gültige Fahrerlaubnis fahren.

Es wird empfohlen, den Prozess der Wiedererlangung durch Reformen der Kosten und Anforderungen zugänglicher zu gestalten. Im Bereich von Suchtkranken sollte das Angebote ausgeweitet sowie Betroffene besser informiert werden, um gezielte Unterstützung zu erhalten. Zusätzlich sollte die Kommunikation über den

Wiedererlangungsprozess der Fahrerlaubnis generell verbessert werden, um Unsicherheiten und Unklarheiten zu reduzieren. Auch ist zu empfehlen, insbesondere den MPU-Vorbereitungsprozess näher zu beleuchten. Beispielsweise wäre zu überlegen Sperrfristen nur dann einzusetzen, wenn präventive Maßnahmen als unausweichlich gelten und diese nicht als zusätzliche Strafe zu verhängen, da dies dem Charakter einer Sperrfrist widerspricht.

Nicht vorhandene oder nicht entsprechende Fahrerlaubnis

Personen ohne Fahrerlaubnis, die nie eine solche erworben haben, fallen besonders durch Fahrten auf, die aus einer Kombination von sozialem Druck, Kosteneinsparungen und mangelnder Aufklärung über die rechtlichen Konsequenzen resultieren. Die subjektiv wahrgenommene Fahrkompetenz führt häufig dazu, dass das Risiko des Entdecktwerdens, die Gefährdung anderer im Straßenverkehr und die rechtlichen Konsequenzen des Verhaltens verdrängt werden. Hier scheint das Wissen über die rechtlichen Anforderungen unzureichend, was dazu führt, dass Betroffene die Fahrt als geringfügiges Vergehen oder Bagatelldelikt wahrnehmen. Dies gilt ebenfalls für eine dem Kfz nicht entsprechende Fahrerlaubnis.

Präventive Maßnahmen sollten hier frühzeitig ansetzen, beispielsweise durch verstärkte Aufklärung beim Ersterwerb der Fahrerlaubnis oder Kampagnen, die den Unterschied zwischen Fahrkompetenz und Fahrerlaubnis verdeutlichen. Die Einführung von Förderprogrammen zur Unterstützung junger Menschen beim Erwerb einer Fahrerlaubnis könnte dazu beitragen, Fahren ohne Fahrerlaubnis zu reduzieren. Auch eine bessere Kommunikation der Konsequenzen bei Verkehrskontrollen oder im Rahmen von Sanktionen könnte helfen, das Bewusstsein für die Relevanz dieser Regelung zu schärfen.

In Deutschland nicht gültige Fahrerlaubnis

Eine weitere häufige Fallkonstellation betrifft das Fahren mit einer ausländischen Fahrerlaubnis, die in Deutschland nicht gültig ist. Betroffene sind sich oft nicht darüber im Klaren, dass die Fahrerlaubnis nach einer bestimmten Frist umgeschrieben werden muss. Dieser Wissensmangel führt dazu, dass Personen unbeabsichtigt eine Straftat begehen.

Hier könnten Informations- und Hinweispflichten an behördlichen Stellen, beispielsweise beim Meldeprozess von ausländischen Staatsbürger:innen, Abhilfe schaffen. Eine verbesserte Kommunikation durch Behörden sowie gezielte Informationskampagnen können dazu beitragen, rechtliche Unsicherheiten zu reduzieren und die Anzahl dieser Verstöße zu senken.

Fahrverbot

Fahrten während eines verhängten Fahrverbots stellen eine spezifische Herausforderung dar. Auch hier wird die subjektiv wahrgenommene Fahrkompetenz über die eingeschränkte Erlaubnis am Straßenverkehr teilzunehmen gestellt, was zu einer bewussten Missachtung der Regelung führt. Besonders problematisch ist hier, dass die Wahrnehmung der Maßnahme stark von individuellen Umständen abhängt, etwa beruflichen Verpflichtungen oder sozialen Anforderungen. Auch wird hier deutlich, dass die Strafbarkeit des Zulassens oder gar Anweisens des Fahrens ohne Fahrerlaubnis seitens des sozialen Umfeldes der betroffenen Personen nicht bewusst wahrgenommen oder ignoriert wird.

Eine mögliche Verbesserung könnte darin bestehen, die verhängten Fahrverbote stärker an die individuellen Umstände (gegebene finanzielle und soziale Ressourcen, Verfügbarkeit alternativer Verkehrsmittel und Umstände der Erwerbsarbeit) anzupassen oder über eine Alternative wie z. B. die Verpflichtende Teilnahme an verkehrspsychologischen Maßnahmen nachzudenken.

Allgemeine Empfehlungen

Unabhängig von der Fallkonstellation verdeutlichen die Ergebnisse, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis häufig eine spontane, situativ geprägte Handlung ist, die durch soziale, wirtschaftliche und rechtliche Umstände beeinflusst wird. Präventionsmaßnahmen sollten daher ganzheitlich gestaltet sein und rechtliche, soziale sowie ökonomische

Aspekte integrieren. Aufgrund der Komplexität des Phänomens sowie der möglichen Fallkonstellationen ist der individuelle Umstand wie auch die sozioökonomischen Kontexte und die Ursache für das Fahren ohne Fahrerlaubnis verstärkt zu beachten.

Besonders wichtig ist die Verbesserung der Kommunikation über den Straftatbestand des § 21 StVG, um ein Bewusstsein für die Risiken und Konsequenzen zu schaffen. Informationskampagnen, insbesondere an Schnittstellen wie Fahrschulen oder bei Verkehrskontrollen, können hier einen wichtigen Beitrag leisten. Langfristig könnte eine Reform der rechtlichen Vorgaben, die stärker auf Prävention und Rehabilitation abzielt, sowohl die Verkehrssicherheit als auch die soziale Akzeptanz rechtlicher Maßnahmen verbessern.

Anhang

Abbildungen

Abbildung 1: Übersicht des objektiven Tatbestandes 34
Abbildung 2: Übersicht der sonstigen Voraussetzungen für das Fahren ohne Fahrerlaubnis 35
Abbildung 3: Fahren ohne Fahrerlaubnis und trotz Fahrverbot, nach Geschlecht und Gesamt, Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, 2022, Verkehrsauffälligkeiten 41
Abbildung 4: Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. trotz Fahrverbots, nach Altersgruppen, Quelle: Statistisches Bundesamt, 1975 - 2021, Strafverfolgung 42
Abbildung 5: Fahren ohne Fahrerlaubnis - Einmalig oder Mehrmalig nach Alter und Vergleich mit Hellfeldstatistiken, nur Täter:innen, in Prozent (Quelle: Statistisches Bundesamt, 2021, Fahren ohne Fahrerlaubnis, Verurteilte nach Alter) 48
Abbildung 6: Korrelationsmatrix der Konstrukte des Pfadmodells, $p < 0,05$ 53
Abbildung 7: Fahren ohne Fahrerlaubnis Pfadmodell nach der TPB (Ajzen, 1991) 54
Abbildung 8: Fahren ohne Fahrerlaubnis Pfadmodell nach der TPB (Ajzen & Schmidt 2020) 56
Abbildung 9: Odds Ratio der Attribute, *** $p < 0,001$, $n = 226$ 100
Abbildung 10: Deskriptive Darstellung des ausschlagebensten Attributs bei der Entscheidung 101

Tabellen

Tabelle 1: Übersicht der verfügbaren Daten bezüglich Fahren ohne Fahrerlaubnis, gelistet nach einschlägigen Statistiken und Register 40
Tabelle 2: Übersicht der Expert:innen Interviews und demografische Merkmale 59
Tabelle 3: Übersicht der Täter:innen Interviews und demografische Merkmale 79
Tabelle 4: Mittelwertvergleich der Bedingungen 96
Tabelle 5: Ausprägungen der Attribute 97
Tabelle 6: Beispielhafte Entscheidungsrunde des DCE 98
Tabelle 7: Part-Worth-Utilities der Attribute, $N = 226$ 100

Literaturverzeichnis

AAA Foundation for Traffic Safety. (2000). Unlicensed to kill.

Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. Organizational Behavior and Human Decision Processes, 50(2), 179–211. https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T

Ajzen, I., & Schmidt, P. (2020). Changing Behavior Using the Theory of Planned Behavior. In M. S. Hagger, L. D. Cameron, K. Hamilton, N. Hankonen, & T. Lintunen (Hrsg.), The Handbook of Behavior Change (1. Aufl., S. 17–31). Cambridge University Press. https://doi.org/10.1017/9781108677318.002

Bachmeier, Werner/ Müller, Dieter/ Rebler, Adolf (Hrsg.) Verkehrsrecht Kommentar, 3. Auflage 2017 (zitiert als: Bachmeier/Müller/Rebler/Bearbeiter:in, Verkehrsrecht)

Bacon, A. M., Burak, H., & Rann, J. (2014). Sex differences in the relationship between sensation seeking, trait emotional intelligence and delinquent behaviour. The Journal of Forensic Psychiatry & Psychology, 25(6), 673–683. https://doi.org/10.1080/14789949.2014.943796

Baldock, M., Royals, J., Raftery, S., Bailey, T., & Lydon, M. (2013). Developing measures to reduce unlicensed driving.

Bamberg, S., Rölle, D., & Weber, C. (2003). Does habitual car use not lead to more resistance to change of travel mode. Transportation, 30(1), 97–108. https://doi.org/10.1023/A:1021282523910

Barthe, Christoph/ Gericke, Jan (Hrsg.) Karlsruher Kommentar zur Strafprozessordnung, 9. Auflage 2023 (zitiert als: KK-StPO/Bearbeiter:in)

Bartłomowicz, T., & Bak, A. (2021). *Stated Preferences Analysis Using Conjoint Analysis Method and Conjoint R Package*.

Bates, L., Alexander, M., & Webster, J. (2022). The link between dangerous driving and other criminal beha-viour: A scoping review. Safer Communities, 21(2), 137–156. https://doi.org/10.1108/SC-02-2022-0009

Bender, Engelbert/ König, Peter (Hrsg.) Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht Band 1, 1. Aufl. 2016 (zitiert als: MüKo StVR/Bearbeiter:in)

Bingham, C. R. (2010). Young Unlicensed Drivers: Three Studies to Understand the Association of Lifestyle and Area Associated Risk. https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/34413

Blows, S., Ivers, R. Q., Connor, J., Ameratunga, S., Woodward, M., & Norton, R. (2005). Unlicensed Drivers and Car Crash Injury. Traffic Injury Prevention, 6(3), 230–234. https://doi.org/10.1080/15389580590969175

Blum, Heribert Rechtfertigungsgründe bei Verkehrsstraftaten und Verkehrsordnungswidrigkeiten, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2011, S. 378-383 (zitiert als: Blum, in: NZV 2011)

Bortz, J., & Schuster, C. (2010). Pfadanalyse. In J. Bortz & C. Schuster, Statistik für Human- und Sozialwissenschaftler (S. 435–452). Springer Berlin Heidelberg. https://doi.org/10.1007/978-3-642-12770-0_24

Broughton, J. (2007). The correlation between motoring and other types of offence. Accident Analysis & Prevention, 39(2), 274–283. https://doi.org/10.1016/j.aap.2006.07.006

Brown, T. A. (2015). Confirmatory factor analysis for applied research. Guilford publications.

Browne, M. W., & Cudeck, R. (1992). Alternative Ways of Assessing Model Fit. Sociological Methods & Research, 21(2), 230–258. https://doi.org/10.1177/0049124192021002005

Bundeskriminalamt (2022). Polizeiliche Kriminalstatistik 2022. https://www.bka.de/DE/AktuelleInformationen/StatistikenLagebilder/PolizeilicheKriminalstatistik/PKS2022/pks2022_node.html

Bundeszentrale für politische Bildung. (2020, Oktober 14). *Einkommensgruppen*. bpb.de. https://www.bpb.de/kurz-knapp/zahlen-und-fakten/soziale-situation-in-deutschland/61763/einkommensgruppen/

Bundeszentralregister (2022): https://www.bundesjustizamt.de/DE/Themen/ZentraleRegister/Bundeszentralregister/Bundeszentralregister_node.html

Burmann, Michael/ Heß, Rainer/ Hühnermann, Katrin/ Jahnke, Jürgen (Hrsg.) Straßenverkehrsrecht Kommentar, 27. Auflage 2022 (zitiert als: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Bearbeiter:in, StVR)

Carter, P. M., Bingham, C. R., Zakrajsek, J. S., Shope, J. T., & Sayer, T. B. (2014). Social Norms and Risk Perception: Predictors of Distracted Driving Behavior Among Novice Adolescent Drivers. Journal of Adole-scent Health, 54(5), S32–S41. https://doi.org/10.1016/j.jadohealth.2014.01.008

Chan, D. C. N., Wu, A. M. S., & Hung, E. P. W. (2010). Invulnerability and the intention to drink and drive: An application of the theory of planned behavior. Accident Analysis & Prevention, 42(6), 1549–1555. https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.03.011

Cullen, P., Möller, H., Woodward, M., Senserrick, T., Boufous, S., Rogers, K., Brown, J., & Ivers, R. (2021). Are there sex differences in crash and crash-related injury between men and women? A 13-year cohort study of young drivers in Australia. SSM - Population Health, 14, 100816. https://doi.org/10.1016/j.ssmph.2021.100816

Ders. (Hrsg.) Beck'scher Online-Kommentar OWiG, 38. Edition Stand: 01.04.2023 (zitiert als: BeckOK OWiG/Bearbeiter:in)

Deutscher, Axel Die Entwicklung des straßenverkehrsrechtlichen Fahrverbots im Jahr 2011, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2012, S. 105-110 (zitiert als: Deutscher, in: NZV 2012)

DeYoung, D. J., Peck, R. C., & Helander, C. J. (1997). Estimating the exposure and fatal crash rates of suspended/revoked and unlicensed drivers in California. Accident Analysis & Prevention, 29(1), 17–23. https://doi.org/10.1016/S0001-4575(96)00056-5

Dies. (Hrsg.) Münchener Kommentar zur StPO Band 3-1, 1. Auflage 2019 (zitiert als: MüKo StPO/Bearbeiter:in)

Dies. (Hrsg.) Münchener Kommentar zum StGB Band 2, 4. Auflage 2020 (zitiert als: MüKo StGB/Bearbeiter:in)

Dies. (Hrsg.) Münchener Kommentar zum StGB Band 7, 4. Auflage 2022 (zitiert als: MüKo StGB/Bearbeiter:in)

Dölling, Dieter/ Duttge, Gunnar/ König, Stefan/ Rössner, Dieter (Hrsg.) Gesamtes Strafrecht, 5. Auflage 2022 (HK-GS/Bearbeiter:in)

Döring, N. (2023). Forschungsmethoden und Evaluation in den Sozial- und Humanwissenschaften. Springer Berlin Heidelberg. https://doi.org/10.1007/978-3-662-64762-2

Dötsch, Jens/ Koehl, Felix/ Krenberger, Benjamin/ Türpe, Andreas (Hrsg.) Beck'scher Online-Kommentar Straßenverkehrsrecht, 19. Edition Stand: 15.04.2023 (zitiert als: BeckOK StVR/Bearbeiter:in)

Eisenberg, Ulrich/ Kölbel, Ralf Jugendgerichtsgesetz, 24. Auflage 2023 (zitiert als: Eisenberg/Kölbel/Bearbeiter:in)

Erb, Volker/ Schäfer, Jürgen (Hrsg.) Münchener Kommentar zum StGB Band 1, 4. Auflage 2020 (zitiert als: MüKo StGB/Bearbeiter:in)

Fischer, Thomas Strafgesetzbuch, 70. Auflage 2023 (zitiert als: Fischer, StGB)

Fischinger, Philipp S./ Seibl, Maximilian Rechtliche Probleme des Projekts „Begleitetes Fahren ab 17", Neue Juristische Wochenschrift 2005, S. 2886-2890 (zitiert als: Fischinger/Seibl, in: NJW 2005)

Fu, J., Anderson, C. L., Dziura, J. D., Crowley, M. J., & Vaca, F. E. (2012). Young unlicensed drivers and passenger safety restraint use in u.s. Fatal crashes: Concern for risk spillover effect? Annals of Advances in Automotive Medicine. Association for the Advancement of Automotive Medicine. Annual Scientific Conference, 56, 37–43

Gebhardt, L., & Oostendorp, R. (2021). Alles eine Frage der Logik?! Erkenntnisse einer Mixed-Method-Studie zur Pkw-Nutzung in Berlin. Geographica Helvetica, 76(2), 115–127. https://doi.org/10.5194/gh-76-115-2021

GESIS-Leibniz-Institut Für Sozialwissenschaften. (2022). ALLBUS/GGSS 2021 (Allgemeine Bevölkerungsumfrage der Sozialwissenschaften/German General Social Survey 2021) Allgemeine Bevölkerungsumfrage der Sozialwissenschaften ALLBUS 2021 (2.0.0) [dataset]. GESIS. https://doi.org/10.4232/1.14002

Gesser-Edelsburg, A., Zemach, M., Lotan, T., Elias, W., & Grimberg, E. (2018). Perceptions, intentions and behavioral norms that affect pre-license driving among Arab youth in Israel. Accident Analysis & Prevention, 111, 1–11. https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.11.005

Graf, Jürgen (Hrsg.) Beck'scher Online-Kommentar StPO mit RiStBV und MiStra, 47. Edition Stand: 01.04.2023 (zitiert als: BeckOK StPO/Bearbeiter:in)

Gundlach, A., Ehrlinspiel, M., Kirsch, S., Koschker, A., & Sagebiel, J. (2018). Investigating people's preferences for car-free city centers: A discrete choice experiment. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, *63*, 677–688. https://doi.org/10.1016/j.trd.2018.07.004

Hanna, C. L., Hasselberg, M., Laflamme, L., & Möller, J. (2010). Road traffic crash circumstances and consequences among young unlicensed drivers: A Swedish cohort study on socioeconomic disparities. BMC Public Health, 10(1), 14. https://doi.org/10.1186/1471-2458-10-14

Hanna, C. L., Taylor, D. M., Sheppard, M. A., & Laflamme, L. (2006). Fatal crashes involving young unlicensed drivers in the U.S. Journal of Safety Research, 37(4), 385–393. https://doi.org/10.1016/j.jsr.2006.05.007

Hasselberg, M., & Laflamme, L. (2009). How do car crashes happen among young drivers aged 18–20 years? Typical circumstances in relation to license status, alcohol impairment and injury consequences. Ac-cident Analysis & Prevention, 41(4), 734–738. https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.03.012

Haus, Klaus-Ludwig/ Krumm, Carsten/ Quarch, Matthias (Hrsg.) NomosKommentar Gesamtes Verkehrsrecht, 3. Auflage 2021 (zitiert als: NK-GVR/Bearbeiter:in)

Hensher, D. A., Rose, J. M., & Greene, W. H. (2015). *Applied Choice Analysis* (2. Aufl.). Cambridge University Press. https://doi.org/10.1017/CBO9781316136232

Hentschel, Peter/ König, Peter/ Dauer, Peter (Hrsg.) Straßenverkehrsrecht, 47. Auflage 2023 (zitiert als: Hentschel/König/Dauer/Bearbeiter:in, StVR)

Høye, A. (2020). Speeding and impaired driving in fatal crashes—Results from in-depth investigations. Traffic Injury Prevention, 21(7), 425–430. https://doi.org/10.1080/15389588.2020.1775822

Hu, L., & Bentler, P. M. (1999). Cutoff criteria for fit indexes in covariance structure analysis: Conventional criteria versus new alternatives. Structural Equation Modeling: A Multidisciplinary Journal, 6(1), 1–55. https://doi.org/10.1080/10705519909540118

Jacob, R., & Heinz, A. (2019). Umfrage: Einführung in die Methoden der Umfrageforschung (4., überarbeitete und ergänzte Auflage). De Gruyter Oldenbourg.

Jonah, B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature. Accident Analysis & Prevention, 29(5), 651–665. https://doi.org/10.1016/S0001-4575(97)00017-1

Jonah, B. A., Thiessen, R., & Au-Yeung, E. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioral adaptation. Accident Analysis & Prevention, 33(5), 679–684. https://doi.org/10.1016/S0001-4575(00)00085-3

Junger, M., West, R., & Timman, R. (2001). Crime and Risky Behavior in Traffic: An Example of Cross-Situational Consistency. Journal of Research in Crime and Delinquency, 38(4), 439–459. https://doi.org/10.1177/0022427801038004005

Kahl, Arno/ Weber, Karl Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Auflage 2019

Kaspar, Johannes. Jenseits von Erziehung: Generalprävention als komplementärer Sanktionszweck des Jugendstrafrechts, in: Festschrift für Heinz Schöch zum 70. Geburtstag, 2010, S. 209-226 (zitiert als: Kaspar, in: FS Schöch)

Kaspar, Johannes. Strafrecht – Allgemeiner Teil, 4. Auflage 2022 (zitiert als: Kaspar, AT)

Keil, Christine. Die Strafbarkeit des Führerscheintourismus im Spiegel der Rechtsprechung des EuGH, Deutsches Autorecht 2012, S. 376-381 (zitiert als: Keil, in: DAR 2012)

Kindhäuser, Urs/ Neumann, Ulfried/ Paeffgen, Hans-Ullrich/ Saliger, Frank (Hrsg.) NomosKommentar Strafgesetzbuch, 6. Auflage 2023 (zitiert als: NK StGB/Bearbeiter:in)

Knauer, Christoph/ Kudlich, Hans/ Schneider, Hartmut (Hrsg.) Münchener Kommentar zur StPO Band 1, 2. Auflage 2023 (zitiert als: MüKo StPO/Bearbeiter:in)

Knox, D., Turner, B., Silcock, D., Silcock, B. R., Beuret, K., & Metha, J. (2003). Research into Unlicensed Driving:

König, Peter Fuhrparkmanagement – Delegation, polizeiliche Überwachung, Haftung, Straßenverkehrsrecht 2008, S. 121-129 (zitiert als König, in: SVR 2008)

Kraftfahrt-Bundesamt (2022). Verkehrsauffälligkeiten (VA) – Zugang in das Fahreignungsregister https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Verkehrsauffaelligkeiten/Zugang%20FAER/zugang_faer_node.html

Kraftfahrt-Bundesamt (2021). Ausgewählte Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen. https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Verkehrsauffaelligkeiten/Massnahmen_und_Sanktionen/massnahmen_sanktionen_node.html?yearFilter=2021

Krug, G., Carstensen, J., & Kriwy, P. (2017). Die richtige Mischung? Ein randomisiertes Experiment zur Datenqualität bei der Kombination von Telefon- und Onlineerhebung in der empirischen Sozialforschung. Zeitschrift Für Soziologie, 46(2), 89–106. https://doi.org/10.1515/zfsoz-2017-1006

Krumm, Carsten Dauerstraftat – Was ist das?, Straßenverkehrsrecht 2010, S. 279-280 (zitiert als: Krumm, in: SVR 2010)

Kühn, Denise Jugendtypisches Fehlverhalten im Straßenverkehr, Neue Kriminalpolitik 2008, S. 129-132 (zitiert als: Kühn, in: NK 2008)

Lenton, S., Fetherston, J., & Cercarelli, R. (2010). Recidivist drink drivers' self-reported reasons for driving whilst unlicensed—A qualitative analysis. Accident Analysis & Prevention, 42(2), 637–644. https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.10.010

Li, L., Shults, R. A., Andridge, R. R., Yellman, M. A., Xiang, H., & Zhu, M. (2018). Texting/Emailing While Driving Among High School Students in 35 States, United States, 2015. Journal of Adolescent Health, 63(6), 701–708. https://doi.org/10.1016/j.jadohealth.2018.06.010

Liu, Y.-H., Wiratama, B. S., Chao, C.-J., Wang, M.-H., Chen, R.-S., Saleh, W., & Pai, C.-W. (2023). Unhelmeted Riding, Drunk Riding, and Unlicensed Riding among Motorcyclists: A Population Study in Taiwan during 2011–2016. International Journal of Environmental Research and Public Health, 20(2), 1412.

Louviere, J. J., Flynn, T. N., & Carson, R. T. (2010). Discrete choice experiments are not conjoint analysis. *Journal of choice modelling*, *3*(3), 57–72.

Louviere, J. J., Hensher, D. A., Swait, J. D., & Adamowicz, W. (2000). *Stated Choice Methods: Analysis and Applications* (1. Aufl.). Cambridge University Press. https://doi.org/10.1017/CBO9780511753831

Martín-delosReyes, L. M., Martínez-Ruiz, V., Rivera-Izquierdo, M., Jiménez-Mejías, E., & Lardelli-Claret, P. (2021). Is driving without a valid license associated with an increased risk of causing a road crash? Accident Analysis & Prevention, 149, 105872. https://doi.org/10.1016/j.aap.2020.105872

Matt, Holger/ Renzikowski, Joachim (Hrsg.) Strafgesetzbuch Kommentar, 2. Auflage 2020 (zitiert als: Matt/Renzikowski/Bearbeiter:in)

Mayring, P. (1994). Qualitative inhaltsanalyse (Bd. 14). UVK Univ.-Verl. Konstanz.

McDowell, A., Begg, D., Connor, J., & Broughton, J. (2009). Unlicensed Driving Among Urban and Rural Māori Drivers: New Zealand Drivers Study. Traffic Injury Prevention, 10(6), 538–545. https://doi.org/10.1080/15389580903321727

McKnight, A. J., & McKnight, A. S. (2003). Young novice drivers: Careless or clueless? Accident Analysis & Prevention, 35(6), 921–925. https://doi.org/10.1016/S0001-4575(02)00100-8

Meier, Bernd-Dieter/ Bannenberg, Britta/ Höffler, Katrin Jugendstrafrecht, 4. Auflage 2018 (zitiert als: Bearbeiter, in: Meier/Bannenberg/Höffler, Jugendstrafrecht)

Meier, Bernd-Dieter Strafrechtliche Sanktionen, 5. Auflage 2019

Mitsch, Wolfgang Die Strafbarkeit der Fahrverbotsübertretung - ein Unikum, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2007, S. 66-70 (zitiert als: Mitsch, in: NZV 2007)

Molin, E. J. (2011). Conjoint analysis. In *The measurement and analysis of housing preference and choice* (S. 127–155). Springer Netherlands Dordrecht.

Molketin, Rüdiger Fahrverbot (§ 44 StGB) nur bei erheblichen Anlasstaten?, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2001, S. 411-420 (zitiert als: Molketin, in: NZV 2001)

Møller, M., & Janstrup, K. H. (2021). Crash involvement among unlicensed 17 year old drivers before and after licensing at 17 was allowed. Accident Analysis & Prevention, 156, 106109. https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106109

Monárrez-Espino, J., Hasselberg, M., & Laflamme, L. (2006). First year as a licensed car driver: Gender diffe-rences in crash experience. Safety Science, 44(2), 75–85. https://doi.org/10.1016/j.ssci.2005.07.004

Mosbacher, Andreas/ Gräfe, Jenny Die Strafbarkeit von „Führerscheintourismus" nach neuem Recht, Neue Juristische Wochenschrift 2009, S. 801-805 (zitiert als: Mosbacher/Gräfe, in: NJW 2009)

Mühlbacher, A., Bethge, S., & Tockhorn, A. (2013). Präferenzmessung im Gesundheitswesen: Grundlagen von Discrete-Choice-Experimenten. *Gesundheitsökonomie & Qualitätsmanagement*, *18*(04), 159–172. https://doi.org/10.1055/s-0032-1330500

Murmann, Uwe Grundkurs Strafrecht, 7. Auflage 2022

Murray, A. L., Hafetz Mirman, J., Carter, L., & Eisner, M. (2021). Individual and developmental differences in delinquency: Can they be explained by adolescent risk-taking models? Developmental Review, 62, 100985. https://doi.org/10.1016/j.dr.2021.100985

Nemme, H. E., & White, K. M. (2010). Texting while driving: Psychosocial influences on young people's tex-ting intentions and behaviour. Accident Analysis & Prevention, 42(4), 1257–1265. https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.01.019

Ostendorf, Heribert/ Drenkhahn, Kirstin Jugendstrafrecht, 11. Auflage 2022

Porst, R. (2014). Fragebogen: Ein Arbeitsbuch. Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-02118-4

Reinders, H. (2011). Fragebogen. In H. Reinders, H. Ditton, C. Gräsel, & B. Gniewosz (Hrsg.), Empirische Bildungsforschung (S. 53–65). VS Verlag für Sozialwissenschaften. https://doi.org/10.1007/978-3-531-93015-2_4

Rengier, Rudolf Strafrecht Allgemeiner Teil, 14. Auflage 2022 (zitiert als: Rengier, AT)

Romer, D., Lee, Y.-C., McDonald, C. C., & Winston, F. K. (2014). Adolescence, Attention Allocation, and Driving Safety. Journal of Adolescent Health, 54(5), S6–S15. https://doi.org/10.1016/j.jadohealth.2013.10.202

Roxin, Claus/ Greco, Luís Strafrecht Allgemeiner Teil Band 1, 5. Auflage 2020 (zitiert als: Roxin/Greco, AT I)

Sagberg, F. (2018). Characteristics of fatal road crashes involving unlicensed drivers or riders: Implications for countermeasures. Accident Analysis & Prevention, 117, 270–275. https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.04.025

Satzger, Helmut/ Schluckebier, Wilhelm/ Widmaier, Gunter Strafprozessordnung mit GVG und EMRK, 5. Auflage 2022 (zitiert als: Satzger/Schluckebier/Widmaier/Bearbeiter:in)

Schäfer, Hauke Strafbarkeit nach § 21 StVG bei ausländischer EU-/EWR-Fahrerlaubnis in den Fällen der „vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen" (§ 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 FeV), Deutsches Autorecht 2010, S. 486-489 (zitiert als: Schäfer, in: DAR 2010)

Schermelleh-Engel, K., Moosbrugger, H., & Müller, H. (2003). Evaluating the Fit of Structural Equation Models: Tests of Significance and Descriptive Goodness-of-Fit Measures. Methods of Psychological Research Online, 8, 23–74.

Schönke, Adolf/ Schröder Horst (Hrsg.) Strafgesetzbuch Kommentar, 30. Auflage 2019 (zitiert als: Schönke/Schröder/Bearbeiter:in)

Schroeder, Friedrich-Christian/ Verrel, Thorsten Strafprozessrecht, 8. Auflage 2022

Shang, L., & Chandra, Y. (2023). Discrete Choice Experiments Using R: A How-To Guide for Social and Managerial Sciences. Springer Nature Singapore. https://doi.org/10.1007/978-981-99-4562-7

Soekhai, V., De Bekker-Grob, E. W., Ellis, A. R., & Vass, C. M. (2019). Discrete Choice Experiments in Health Economics: Past, Present and Future. PharmacoEconomics, 37(2), 201–226. https://doi.org/10.1007/s40273-018-0734-2

Statistisches Bundesamt (2023). Stichwort: Abgeurteilte. Abgerufen unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Staat/Justiz-Rechtspflege/Glossar/abgeurteilte.html [08.08.2023]

Statistisches Bundesamt (2022). Staatsanwaltsschaftsstatistik (Staatsanwaltschaften : EVAS-Nummer 24211). https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/DESerie_mods_00007738

Statistisches Bundesamt (2021). Rechtspflege – Strafverfolgung (Fachserie10 Reihe 3)https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/DESerie_mods_00000107

Statistisches Bundesamt (2011). Strafvollzug - Demographische und kriminologische Merkmale der Strafgefangenen zum Stichtag 31.3. (Fachserie. 10, Rechtspflege. 4, Strafvollzug. 1). https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/DESerie_mods_00000108

Statistisches Bundesamt (2011). Rechtspflege – Bewährungshilfe (Fachserie 10 Reihe 5) https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/DESerie_mods_00000109

Steg, L. (2005). Car use: Lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 39(2–3), 147–162. https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.07.001

Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer, M., & Gillath, O. (2004). The multidimensional driving style inventory—Scale construct and validation. Accident Analysis & Prevention, 36(3), 323–332. https://doi.org/10.1016/S0001-4575(03)00010-1

Tavakol, M., & Dennick, R. (2011). Making sense of Cronbach's alpha. International Journal of Medical Education, 2, 53–55. https://doi.org/10.5116/ijme.4dfb.8dfd

Ternig, Ewald/ Krenberger, Benjamin Beschränkungen und Auflagen bei der Anordnung des Fahrverbots, Zeitschrift für Schadensrecht 2022, S. 364-374 (Ewald/Krenberger, in: ZfS 2022)

Train, K. E. (2009). *Discrete choice methods with simulation*. Cambridge university press.

Trupp, Andreas Widersprüchliches zur Führerscheinbeschlagnahme durch die Staatsanwaltschaft und ihre Hilfsbeamten, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2004, S. 389-394 (zitiert als: Trupp, in: NZV 2004)

von Heintschel-Heinegg, Bernd (Hrsg.) Beck'scher Online-Kommentar StGB, 57. Edition Stand: 01.05.2023 (zitiert als: BeckOK StGB/Bearbeiter:in)

Walshe, E. A., Romer, D., Wyner, A. J., Cheng, S., Elliott, M. R., Zhang, R., Gonzalez, A. K., Oppenheimer, N., & Winston, F. K. (2022). Licensing Examination and Crash Outcomes Postlicensure in Young Drivers. JAMA Network Open, 5(4), e228780. https://doi.org/10.1001/jamanetworkopen.2022.8780

Wang, Y. C., Foss, R. D., & Goodwin, A. H. (2022). Unlicensed driving among young drivers in North Carolina: A quasi-induced exposure analysis. Injury Epidemiology, 9(1), 26. https://doi.org/10.1186/s40621-022-00391-9

Watson, B. (2003). The Road Safety Implications of Unlicensed Driving: A Survey of Unlicensed Drivers. Centre for Accident Research and Road Safety - Queensland, Australia, Queensland, Brisbane.

Watson, B. (2004). The psychosocial characteristics and on-road behaviour of unlicensed drivers. Queensland University of Technology.

Wessels, Johannes/ Beulke, Werner/ Satzger, Helmut Strafrecht Allgemeiner Teil, 52. Auflage 2022 (zitiert als: Wessels/Beulke/Satzger, AT)

Zuckerman, M., Ball, S., & Black, J. (1990). Influences of sensation seeking, gender, risk appraisal, and situational motivation on smoking. Addictive Behaviors, 15(3), 209–220. https://doi.org/10.1016/0306-4603(90)F90064-5



GDV
Unfallforschung
der Versicherer

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 2020-5000, Fax 030 2020-6000
www.gdv.de, berlin@gdv.de