GDV
Unfallforschung
der Versicherer

UNFALLFORSCHUNG KOMPAKT NR. 138

Fahren ohne Fahrerlaubnis: Häufigkeit und Hintergrund



GDV
Unfallforschung
der Versicherer

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Unfallforschung der Versicherer (UDV)
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 2020–5821, Fax 030 2020–6633
www.udv.de, www.gdv.de, unfallforschung@gdv.de

Redaktionsschluss
18.07.2025

Redaktion
Dr. Tina Gehlert

Realisation
zwoplus, Berlin

Bildnachweis
Titel: shutterstock / Spitzi-Foto
Die Nutzungsrechte der übrigen Bilder und Grafiken in dieser Broschüre liegen bei der Unfallforschung der Versicherer.

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

1. Vorbemerkung 04

2. Projektziel und Methodik 05

3. Ergebnisse 06

3.1 Juristische Fallkonstellationen 06
3.2 Statistische Hellfeldanalyse 07
3.3 Quantitative Dunkelfeldstudie 08
3.4 Qualitative Tiefeninterviews mit Expert/-innen 09
3.5 Zusammenfassende Charakteristik der FoF-Fahrer/-innen 10
3.6 Interventionsansätze 11

4. Schlussfolgerungen 14

4.1 Wiedererlangung der Fahrerlaubnis transparent und nachvollziehbar gestalten 14
4.2 Verkehrspsychologische Maßnahme als Alternative zum Fahrverbot 15
4.3 Wissenslücken schließen 15

Literaturverzeichnis 16

© GDV 2025

1. Vorbemerkung

Wer ohne gültige Fahrerlaubnis als Kraftfahrer/-in in Deutschland am Straßenverkehr teilnimmt, begeht gemäß § 21 Straßenverkehrsgesetz (StVG) eine **Straftat**, die mit einer Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder einer Geldstrafe geahndet werden kann. Im Wiederholungsfall kann auch das Fahrzeug eingezogen werden. Dabei gibt es verschiedene juristische Fallkonstellationen, die dem Delikt zugrunde liegen können. Motive und Hintergründe des Fahrens ohne Fahrerlaubnis (FoF) wurden bisher wenig erforscht. Es fehlen Erkenntnisse zu möglichen präventiven Maßnahmen, um das FoF zu verhindern.

Das Zentrum für kriminologische Forschung Sachsen e. V. (ZKFS) führte im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV) ein Forschungsprojekt zur Beantwortung folgender Forschungsfragen durch:

1. Welche Fallkonstellationen ergeben sich aus § 21 StVG und wie häufig treten diese im Straßenverkehr auf?

2. Warum fahren Personen ohne Fahrerlaubnis? Gibt es eine bestimmte Gruppe von Fahrer/-innen?

3. Wie schätzen Berufsgruppen, die mit dem Delikt FoF in Berührung kommen, die Hintergründe und ihren eigenen Handlungsspielraum ein?

4. Welche Interventionen verhindern das FoF?

Die Ergebnisse in ausführlicher Form sind im Forschungsbericht Nr. 99 unter www.udv.de veröffentlicht [1].

© GDV 2025

2. Projektziel und Methodik

Das Ziel des Forschungsprojektes war es, ein umfassendes Bild des Deliktes FoF zu erlangen. Dafür wurden verschiedene wissenschaftliche Ansätze kombiniert:

- juristische Fallanalyse, bei der mögliche rechtliche Fallkonstellationen exploriert wurden,
- Analyse der registrierten Fälle von FoF (sogenanntes Hellfeld) durch die Auswertung statistischer Quellen, insbesondere der Strafverfolgungsstatistik des Statistischen Bundesamtes (Destatis) und des Fahreignungsregisters des Kraftfahrtbundesamtes (KBA),
- repräsentative Dunkelfeldbefragung mittels kombinierter Online- und Telefonbefragung (N=7.459) zur Auftretenshäufigkeit und zu Hintergründen des FoF,
- qualitative Tiefeninterviews mit Fahrer/-innen (N=15) sowie Expert/-innen der Verkehrspsychologie, der Rechtswissenschaften und der Polizei (N=11) zu Motiven und Hintergründen von FoF,
- abschließende experimentelle Online-Studien zu möglichen Interventionen des FoF. Dafür wurden die Akzeptanz einer alternativen Sanktionsform im Vergleich zum Fahrverbot und in einer zweiten Studie wichtige Einflussfaktoren im Prozess der Wiedererlangung der Fahrerlaubnis untersucht.

Die Ergebnisse der einzelnen Studienteile wurden zusammengeführt und daraus Empfehlungen zur Prävention des FoF abgeleitet.

© GDV 2025

3. Ergebnisse

3.1 Juristische Fallkonstellationen

Abbildung 1 veranschaulicht die verschiedenen, möglichen Fallkonstellationen des § 21 StVG „Fahren ohne Fahrerlaubnis“. Halter/-innen eines erlaubnispflichtigen Kraftfahrzeuges können sich strafbar machen, wenn sie das Fahren ihres Fahrzeuges ohne Fahrerlaubnis im Straßenverkehr anordnen oder zulassen. Diese Fälle werden im Folgenden **nicht** betrachtet. Diese Studie fokussiert auf das FoF als Fahrer/-in.

Als Fahrer/-in ist das Führen eines Kraftfahrzeuges dann strafbar, wenn es im öffentlichen Verkehr stattfindet und die betreffende Person **keine gültige Fahrerlaubnis** hat, einem **bestehenden Fahrverbot** unterliegt (§ 25 StVG oder § 44 StGB) oder der Führerschein von der Polizei vorübergehend **in Verwahrung genommen** wurde (§ 94 StPO).

Das Fehlen einer gültigen Fahrerlaubnis liegt vor, wenn nie eine gültige Fahrerlaubnis erworben wurde, eine solche nicht für die einschlägige Fahrzeugklasse vorliegt oder eine beschränkte Fahrerlaubnis ausgestellt, die Beschränkung aber nicht eingehalten wurde. Nicht umgeschriebene Fahrerlaubnisse von Personen aus Drittstaaten fallen ebenfalls in diese Kategorie. Eine bestehende Fahrerlaubnis kann von einer Verwaltungsbehörde (Fahrerlaubnisbehörde) oder einem Gericht wieder entzogen werden, wenn der/die Fahrer/-in als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges gilt und/oder Straftaten im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges begangen hat. Der Entzug der Fahrerlaubnis ist ein dauerhaftes Verbot, ein Kraftfahrzeug zu führen, bis eine Fahrerlaubnis neu beantragt und erteilt wird.

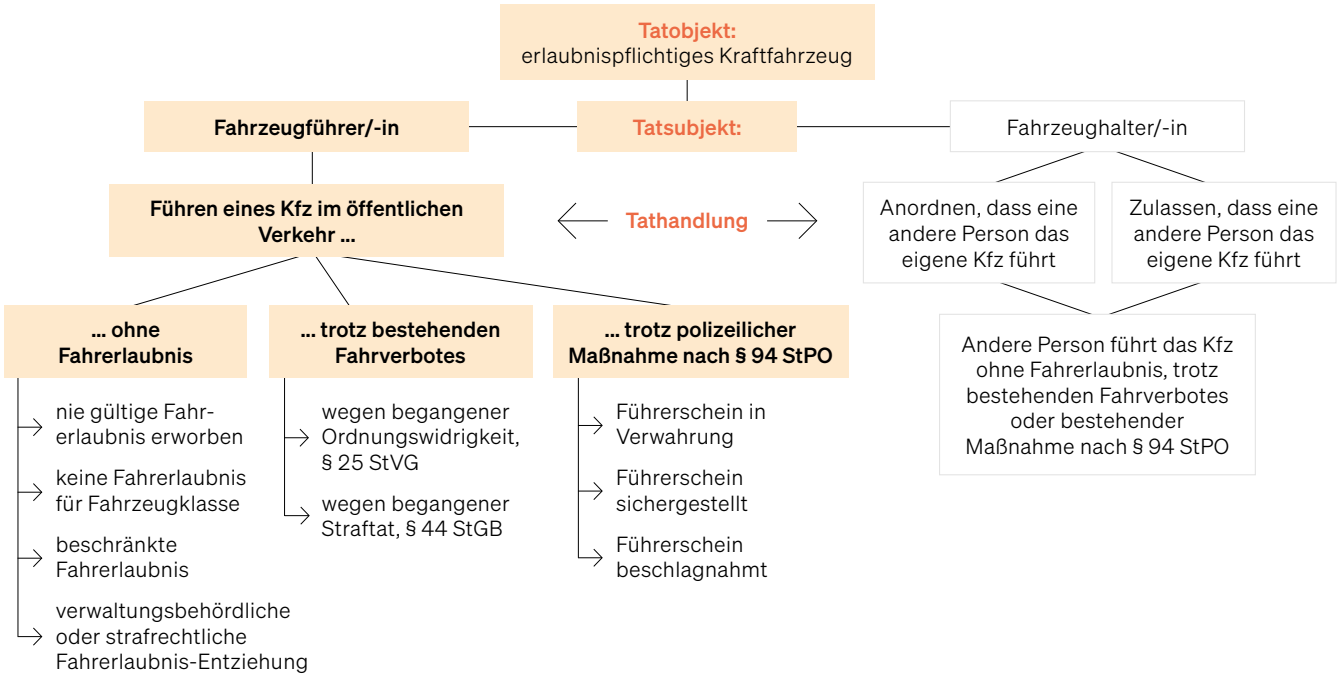
Ein Fahrverbot ist ein befristetes Verbot, ein Kraftfahrzeug zu führen, und zwar sowohl als Sanktionierung von Verkehrsverstößen im Ordnungswidrigkeitenrecht als auch im Strafrecht. Für die Dauer des Fahrverbotes nimmt eine amtliche Stelle die Fahrerlaubnis in Verwahrung. Der/die Fahrer/-in erhält die Fahrerlaubnis nach Ablauf automatisch zurück.

Nach § 94 Strafprozessordnung (StPO) verfügt die Polizei über die Befugnis, unter definierten Voraussetzungen eine Fahrerlaubnis sicherzustellen (freiwillige Herausgabe durch Fahrer/in) oder zu beschlagnahmen (unfreiwillige Herausgabe) und für die Dauer der Ermittlungen zu verwahren.

© GDV 2025

Rechtliche Fallkonstellationen

Abbildung 1 · Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG



3.2 Statistische Hellfeldanalyse

Die amtliche Strafverfolgungsstatistik (StVStat) eines Berichtsjahres enthält die Anzahl der rechtskräftig verurteilten, strafmündigen Personen je Straftatbestand. Für diese Studie wurde das Berichtsjahr 2021 herangezogen.

Insgesamt wurden im Jahr 2021 45.719 Personen wegen FoF nach § 21 StVG rechtskräftig verurteilt, 3,9 Prozent davon waren in einen Unfall verwickelt. Im Vergleich zum Jahr 2011 stieg die Anzahl der verurteilten Personen um 25 Prozent (2011: 36.489). Damit einher ging auch ein Anstieg der Unfälle beim FoF von 760 im Jahr 2011 auf 1.769 im Jahr 2021.

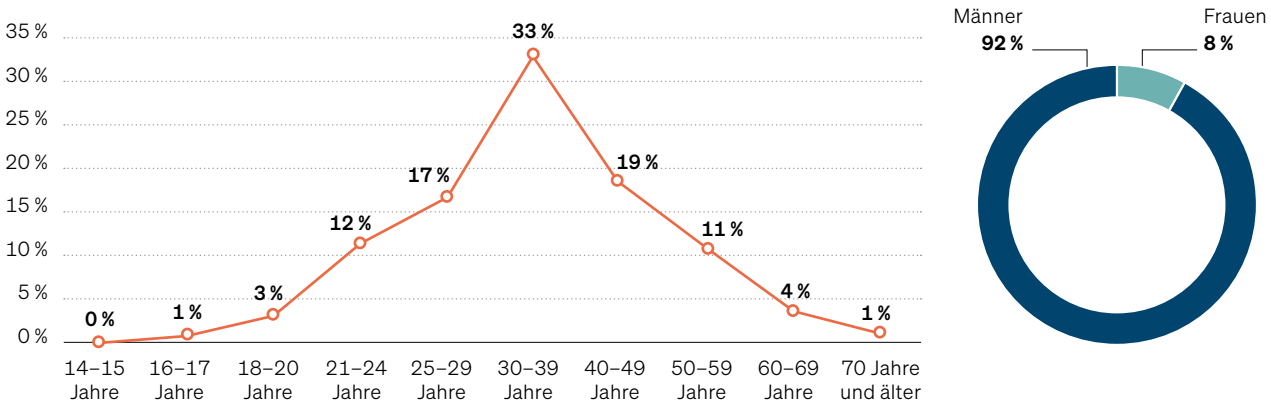
Abbildung 2 stellt die Alters- und Geschlechterverteilung der verurteilten Personen im Jahr 2021 dar. Etwa ein Drittel der Personen ist zwischen 30 und 40 Jahre alt, knapp 90 Prozent zwischen 25 und 60 Jahre. Die überwiegende Mehrheit sind Männer.

Seit 2011 ist besonders ein Anstieg der verurteilten Erwachsenen zu beobachten, während der ohnehin geringe Anteil Jugendlicher und Heranwachsender stark rückläufig ist.

© GDV 2025

Fahren ohne Fahrerlaubnis – statistisches Hellfeld

Abbildung 2 · Alters- und Geschlechtsverteilung in Prozent nach § 21 StVG verurteilter Personen (Strafverfolgungsstatistik (StVStat), Statistisches Bundesamt, 2021) (N=45.719)



Im Fahreignungsregister (FAER) des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) sind die rechtskräftigen Entscheidungen von Fahrerlaubnis- und Bußgeldbehörden sowie Gerichten getrennt nach Art des FoF enthalten. Danach gingen dem KBA für das Jahr 2022 121.326 Mitteilungen über ein FoF und 5.404 Mitteilungen über ein Fahren trotz Fahrverbot zu. Da mehrere Fälle von FoF pro Person durchaus vorkommen, liegt die Anzahl der Mitteilungen deutlich höher als die Anzahl verurteilter Personen.

3.3 Quantitative Dunkelfeldstudie

Von den insgesamt 7.459 befragten Personen antworteten n=7.223 Personen auf die Frage, ob sie jemals ohne Fahrerlaubnis gefahren sind. Davon geben 13 Prozent der Personen an, dies bereits getan zu haben (n=933), 10 Prozent einmal und 3 Prozent mehrmals. Die Gruppe der FoF-Fahrer/-innen sind:

- zu 39 Prozent Frauen und 61 Prozent Männer.
- Das Durchschnittsalter liegt bei 42 Jahren (Mittelwert=41,92 Jahre, Standardabweichung=14,57 Jahre).
- 91 Prozent haben aktuell eine gültige Fahrerlaubnis, fünf Prozent keine, ein Prozent haben eine im Ausland, aber nicht in Deutschland gültige Fahrerlaubnis, und drei Prozent haben nie eine Fahrerlaubnis erworben; wenn Fahrerlaubnis, dann am häufigsten Klasse B (Pkw).
- 20 Prozent wurden die Fahrerlaubnis schon einmal entzogen, 13 Prozent ein Fahrverbot erteilt und fünf Prozent beides. Der Anteil von Fahrerlaubnisentzug war bei mehrmaligem FoF deutlich höher (29 %). Gründe für Entzug oder Fahrverbot sind das Fahren unter Alkohol, Medikamenten oder Drogen (61 %), acht oder mehr Punkte in Flensburg (16 %), Unfall oder Unfallflucht (15 %), Gefährdung anderer im Straßenverkehr (12 %), körperliche oder geistige Mängel (7 %), sonstige Gründe (11 %) (Mehrfachantworten möglich).
- 94 Prozent der FoF-Fahrer/-innen besitzen die deutsche Staatsangehörigkeit.

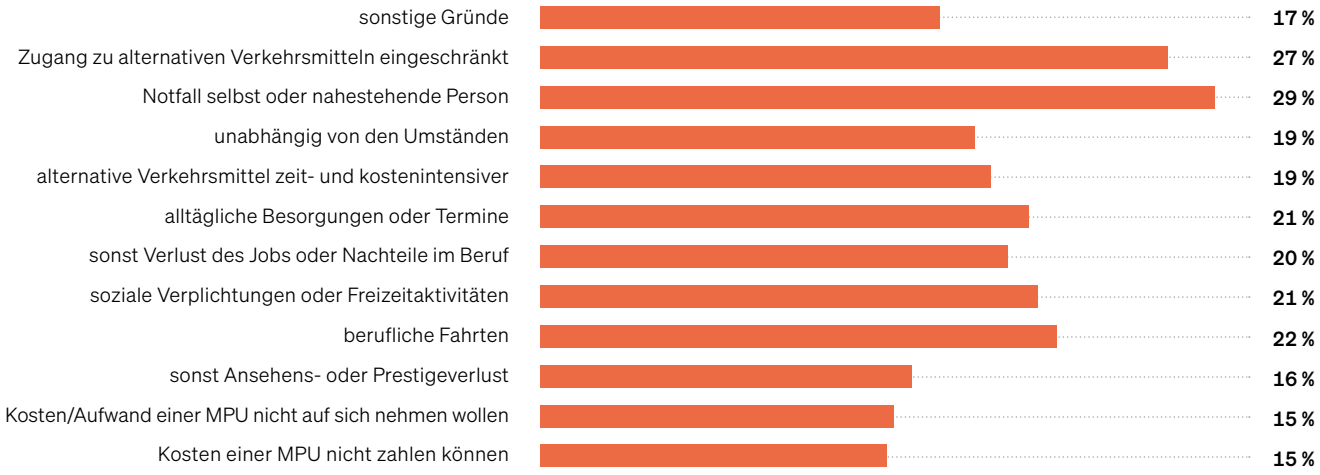
© GDV 2025

- sieben Prozent der befragten Personen geben an, während des FoF einen Unfall verursacht zu haben.
- 78 Prozent der Befragten ordnen das FoF als Straftat ein.
- Personen fahren während des FoF angepasster, geben aber insgesamt einen etwas riskanteren Fahrstil an als Personen, die noch nie ohne Fahrerlaubnis gefahren sind.

Die FoF-Fahrer/-innen geben als Gründe am häufigsten Notfälle, einen eingeschränkten Zugang zu alternativen Verkehrsmitteln und berufliche Fahrten an. Soziale Verpflichtungen und alltägliche Besorgungen spielen ebenfalls eine entscheidende Rolle (Abb. 3). Auffallend ist, dass mehrmalige FoF-Fahrer/-innen im Vergleich zu einmaligen FoF-Fahrer/-innen häufiger angeben, unabhängig von den Umständen ohne Fahrerlaubnis zu fahren (28 %, n=186) oder Verabredungen mit Freund/-innen beziehungsweiseFamilie wahrzunehmen (27 %, n=186) (ohne Abb.).

Selbstberichtete Gründe, warum ohne Fahrerlaubnis gefahren wurde

Abbildung 3 · Zustimmung in Prozent zu den Kategorien 4 bis 5 auf einer Skala von 1 „trifft überhaupt nicht zu“ bis 5 „trifft voll und ganz zu“, n=920 FoF-Fahrer/-innen, Mehrfachantworten möglich



3.4 Qualitative Tiefeninterviews mit Expert/-innen

Es wurden Personen aus fünf Berufsgruppen (N=11) interviewt:

- Polizei (n=2)
- Staatsanwaltschaft (n=2)
- Rechtanwaltschaft (n=2)
- Richter/-innen (n=3)
- Verkehrspsycholog/-innen (n=2)

Die Interviewten meldeten zurück, dass am häufigsten Fahrerlaubnisentzüge oder Fahrverbote dem FoF vorausgingen. Zudem bestätigten sie, dass sie es primär mit Männern einer breiten Altersspanne zu tun haben, die oft berufstätig sind, sonst

© GDV 2025

aber sehr heterogen zusammengesetzt sind. Das FoF wird oftmals im Zusammenhang mit anderen Delikten (z. B. Alkohol/Drogen) entdeckt.

Folgende Faktoren begünstigen das Auftreten von FoF nach Meinung der Interviewten:

- gering wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit,
- hoch eingeschätzte eigene Fahrkompetenz und angepasstes Fahrverhalten, im Sinne vorsichtigeren Fahrens,
- große Intransparenz sowie Hürden und Schwierigkeiten im Prozess der Wiedererlangung der Fahrerlaubnis, die dazu führen, dass Personen diesen Prozess nicht beginnen, abbrechen oder nicht erfolgreich abschließen,
- Bequemlichkeit und Gewohnheit, auch zum Teil positive Einstellungen und Reaktionen des sozialen Umfeldes gegenüber FoF,
- Wissenslücken: Diese betreffen vor allem Personen, die eine im Ausland erworbene Fahrerlaubnis besitzen, welche in Deutschland nicht gilt; aber auch bei allen anderen Fallkonstellationen sind Wissenslücken vorhanden.

Die Interviewten betonten, dass bei den Betroffenen oftmals ein mangelndes Unrechtsbewusstsein vorzufinden ist beziehungsweise sie einem Missverständnis unterliegen. So nehmen viele Personen an, dass der Fahrerlaubniserwerb eine reine Bestätigung ihrer Fahrkompetenz darstellt, die sie mit Entzug der Fahrerlaubnis nicht verlieren. Dass zu diesem Recht jedoch auch bestimmte Pflichten gehören, wie sich an Verkehrsregeln zu halten, wird oftmals nicht anerkannt. Diese Haltung spiegelt sich auch in der Dunkelfeldstudie wider, wo 73 Prozent der Befragten FoF für vertretbar hielten, solange niemand zu Schaden kommt. Ebenfalls 78 Prozent wussten, dass FoF eine Straftat ist.

Die Bestimmungen des § 21 StGB wurden als ausreichend angesehen, um das Delikt strafrechtlich verfolgen zu können. FoF als Einzeldelikt ist jedoch relativ selten. Stattdessen sollte der Fokus nach Meinung der Expert/-innen mehr auf die vorangegangenen Ursachen gelegt werden, die zum Verlust der Fahrerlaubnis führten.

3.5 Zusammenfassende Charakteristik der FoF-Fahrer/-innen

Die Statistik, die Befragung und die Interviews zeichnen zusammengenommen ein kohärentes Bild. Die Fahrer/-innen sind überwiegend Männer, zwischen 30 bis 40 Jahre alt. Am häufigsten wird nach einem Fahrerlaubnisentzug im Zusammenhang mit Alkohol und/oder Drogen ohne Fahrerlaubnis gefahren. Geringe wahrgenommene Kontrolldichte, mangelndes Unrechtsbewusstsein, Abhängigkeit vom Kraftfahrzeug im Beruf und Alltag, Wissenslücken, wahrgenommene und tatsächliche Hürden im MPU-Prozess und zum Teil soziale Unterstützung führen dazu, dass ohne Fahrerlaubnis gefahren wird.

© GDV 2025

3.6 Interventionsansätze

Das FoF steht vor allem mit einem vorangegangenen Fahrverbot oder Fahrerlaubnisentzug und dem damit verknüpften Wiedererlangungsprozess der Fahrerlaubnis in Verbindung. Diese beiden Themen standen daher auch im Fokus der beiden experimentellen Online-Studien, die sich mit möglichen Interventionsansätzen beschäftigten.

Die **erste Studie** (N=194) untersuchte eine hypothetische verkehrspsychologische Maßnahme als alternative Sanktionierung zu einem Fahrverbot. Dazu sollten sich die Teilnehmenden in die Situation einer Person hineinversetzen, die aufgrund wiederholter Geschwindigkeitsverstöße sanktioniert wird. Ein Teil der Proband/-innen erhielt das aktuell geltende Fahrverbot, der andere Teil eine hypothetische verkehrspsychologische Maßnahme in Anlehnung an die Überlegungen des Verkehrsgerichtstags 2022 [2]. Diese Maßnahme umfasst die verpflichtende Teilnahme an Seminaren und Sitzungen, verursacht zusätzliche Kosten in Höhe von zirka 1.100 Euro, die Betroffenen dürfen jedoch weiter Auto fahren (siehe Kasten). Anschließend wurden die Teilnehmenden nach der Bewertung der jeweiligen Sanktion gefragt sowie danach, welche der beiden Maßnahmen sie bevorzugen würden.

Befragungsszenario: Aufgrund Ihrer Arbeit sind Sie auf ein Auto angewiesen. Sie sind viel unterwegs und oft unter Zeitdruck. Eines Tages erhalten Sie einen Bescheid von der zuständigen Behörde, in dem Ihnen mitgeteilt wird, dass Sie aufgrund wiederholter Geschwindigkeitsüberschreitungen eine verkehrspsychologische Maßnahme absolvieren müssen. Sie dürfen Ihr Fahrzeug weiterhin nutzen, jedoch müssen Sie innerhalb von drei Monaten:

- sechs Einzelsitzungen mit einem Verkehrspsychologen oder einer Verkehrspsychologin in Präsenz absolvieren,
- drei verkehrspädagogische Seminare besuchen, die von einem Fahrschullehrer oder einer Fahrschullehrerin durchgeführt werden,
- Kosten von zirka 1.100 Euro und organisatorischen Aufwand stemmen,
- Zeit für Sitzungen einplanen (ggf. Urlaub nehmen, Arbeitszeit anpassen).

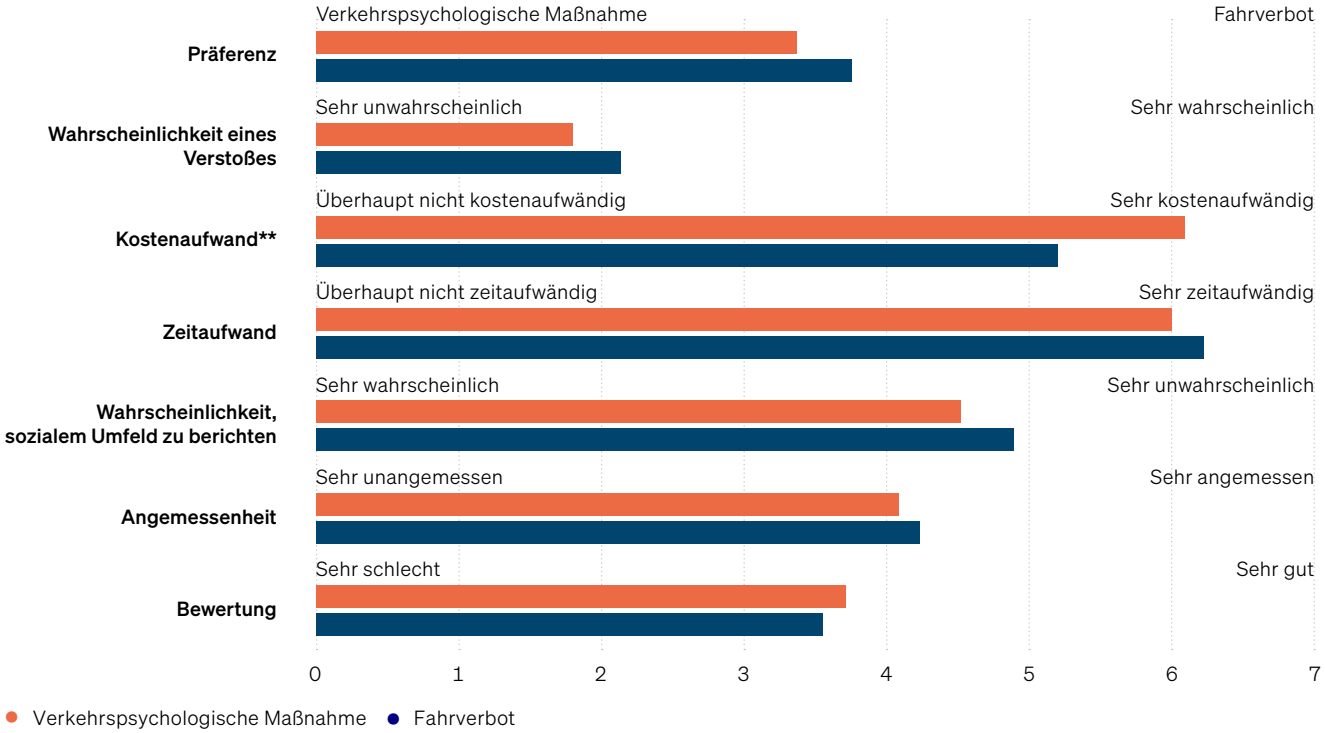
Wenn Sie die Maßnahme nicht erfolgreich abschließen, wird dies als Straftat (analog zu einem Verstoß gegen ein temporäres Fahrverbot) gewertet, was weitere rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen kann.

Im Ergebnis zeigt sich, dass es bei der Bewertung des **Fahrverbotes** und der verkehrspsychologischen Maßnahme keine statistisch signifikanten Mittelwertsunterschiede gibt, mit Ausnahme des Kostenaspektes. Die verkehrspsychologische Maßnahme wird als deutlich kostenintensiver empfunden, was durchaus realistisch ist. Trotzdem präferieren die Befragten beider Gruppen deutlich die verkehrspsychologische Maßnahme gegenüber dem Fahrverbot. Hier wird die hohe Motivation deutlich, weiterhin fahren zu können. Das ist wiederum eine gute Voraussetzung für die Reflexion und Änderung von Einstellungen und (Fahr-)Verhalten im Rahmen einer verkehrspsychologischen Maßnahme und lässt eine hohe Wirksamkeit erwarten; möglicherweise über ein reines Fahrverbot hinaus.

© GDV 2025

Verkehrspsychologische Maßnahme versus Fahrverbot

Abbildung 4 · Bewertung verkehrspsychologische Maßnahme und Fahrverbot im Vergleich (n = 194 , Mittelwert, **p<0.01)



In einer **zweiten Studie** (N=226) wurde untersucht, ob sich durch die Anpassung spezifischer Merkmale des Prozesses der Wiedererlangung einer Fahrerlaubnis dessen Akzeptanz erhöhen und die Wahrscheinlichkeit eines Fahrens ohne Fahrerlaubnis senken lässt. Dazu wurde ein **Fahrerlaubnisentzug** nach einer Alkoholfahrt (>1,6 Promille BAK) zugrunde gelegt. Die Befragten sollten sich vorstellen unter Alkoholeinfluss gefahren zu sein und aufgrund dessen ihre Fahrerlaubnis verloren zu haben. Nach dem Verlust der Fahrerlaubnis werde nun angestrebt, diese mittels einer MPU zurückzuerlangen.

In einem Discrete Choice Experiment (DC-Experiment) wurden die Präferenzen der Befragten für folgende **fünf entscheidungsrelevante Merkmale** des MPU-Prozesses analysiert:

- Dauer der Sperrfrist,
- finanzieller Aufwand,
- Zeitraum der Abstinenznachweise,
- Anzahl der Sitzungen zur Vorbereitung und
- die Kommunikation der Behörden über den Prozess.

Für jedes Attribut wurde eine hohe, mittlere und eine niedrige Ausprägung festgelegt, wobei die mittlere Ausprägung dem gegenwärtigen Stand entspricht. Den Teilnehmenden wurden drei Optionen des MPU-Prozesses dargeboten und es wurde um eine Auswahlentscheidung gebeten (Tab. 1). Die Ausprägungen wurden den Attributen randomisiert zugeordnet. Jede Person durchlief zwölf Entscheidungsrunden.

© GDV 2025

Im Ergebnis zeigte sich, dass die **Sperrfrist das relevanteste Attribut** ist. Danach folgen in absteigender Reihenfolge der finanzielle Aufwand, der Zeitraum der Abstinenznachweise, die Anzahl der Vorbereitungssitzungen und zuletzt der Umfang an zusätzlichen Informationen durch die Behörden. Auch hier scheint den Befragten am wichtigsten, schnellstmöglich wieder fahren zu können. Dafür werden weitere Kosten und Aufwände, zum Beispiel durch einen längeren Zeitraum der Abstinenznachweise, in Kauf genommen.

DC-Experiment

Tabelle 1 · Beispielhafte Entscheidungsrunde des Discrete Choice Experiments

Attribut	Alternative A	Alternative B	Alternative C
Sperrfrist (bis zur MPU)	12 Monate	Keine, aber Alkohol-Interlock	6 Monate
Finanzieller Aufwand	2.500 Euro	3.100 Euro	1.900 Euro
Zeitraum der Abstinenznachweise	6 Monate	Keine	12 Monate
Anzahl verkehrspsychologischer Vorbereitungssitzungen	20 Sitzungen	7 Sitzungen	14 Sitzungen
Behörden-kommunikation	Flyer über die nächsten Schritte	Ausführliche Information und Einladung zu persönlichem Beratungsgespräch über die nächsten Schritte	Keine weiteren Informationen

© GDV 2025

4. Schlussfolgerungen

Das Delikt „Fahren ohne Fahrerlaubnis“ nach § 21 StVG kann aus verschiedenen juristischen Fallkonstellationen resultieren (siehe Abb. 1). Die Ergebnisse der verschiedenen Teilstudien zeigen übereinstimmend, dass davon das Fahren ohne gültige Fahrerlaubnis aufgrund eines vorangegangenen Fahrerlaubnisentzuges und das Fahren trotz Fahrverbotes die häufigsten Fallkonstellationen sind. Das bedeutet, die Personen hatten eine Fahrerlaubnis erworben, diese aber zeitweise oder ganz verloren. Das Fahren ohne Fahrerlaubnis ist gewissermaßen ein Symptom schwerwiegender verkehrssicherheitsrelevanter Verhaltensweisen.

Im Einklang damit besteht aus juristischer Sicht und aus Sicht der Expert/-innen am § 21 StVG selbst kein Änderungsbedarf. Die Strafbarkeitsvoraussetzungen und der Strafrahmen werden als angemessen angesehen und lassen den Berufsgruppen nach eigener Aussage genügend Handlungsspielraum. Handlungsbedarf sehen die Expert/-innen vielmehr bei der Prävention der Ursachen eines vorausgegangenen Fahrerlaubnisentzuges oder Fahrverbotes.

Beim FoF und der Unfallbeteiligung gibt es eine auffällige Diskrepanz zwischen dem Hellfeld und dem Dunkelfeld. Der Anteil der Unfälle im Zusammenhang mit FoF ist im Vergleich zur Strafverfolgungsstatistik in der Dunkelbefragung beinahe doppelt so hoch. Während in der Strafverfolgungsstatistik nur polizeilich registrierte Verkehrsunfälle enthalten sind, wurde eine solche Einschränkung in der Befragung nicht getroffen. Auch das spricht dafür, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit die vorangegangenen Ursachen eines Fahrerlaubnisverlustes in den Mittelpunkt zu stellen.

4.1 Wiedererlangung der Fahrerlaubnis transparent und nachvollziehbar gestalten

Der überwiegende Anteil von FoF erfolgt nach vorherigem Fahrerlaubnisentzug. Betroffene sind unzureichend über die notwendigen Schritte und den Ablauf zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis informiert (siehe auch [3]). Sie sehen vor allem in der MPU und deren Vorbereitung eine große Herausforderung. Angst und Unsicherheit bei den Betroffenen führen in vielen Fällen dazu, dass sie innerhalb des Prozesses scheitern oder diesen gar nicht erst initiieren. Die Wahrscheinlichkeit, ohne Fahrerlaubnis zu Fahren, wird dadurch erhöht. Daher sollten Betroffene besser informiert und dabei unterstützt werden, die Fahrerlaubnis wiederzuerlangen. Dabei spielt die Sperrfrist, in der keine Neuerteilung der Fahrerlaubnis möglich ist, eine wichtige Rolle. Weniger bekannt ist unter Betroffenen, dass der Prozess zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis schon zeitnah während der Sperrfrist initiiert werden kann. Dazu gehört unter anderem die fundierte Aufarbeitung der Hintergründe des Führerscheinentzuges und eine nachhaltige Verhaltensänderung zur Wiederherstellung der Fahreignung. Dafür sind qualitativ hochwertige Angebote nötig, die auf die spezifischen Umstände der Betroffenen ausgerichtet sind. Aktuell ist zwar die MPU selbst stark reguliert, der Vorbereitungsmarkt ist es jedoch nicht. Es gibt eine Reihe von unseriösen Anbietern mit ungeeigneten oder sogar gar keinen Programmen, die die mangelnde Informiertheit der Betroffenen ausnutzen.

© GDV 2025

4.2 Verkehrspsychologische Maßnahme als Alternative zum Fahrverbot

Bereits der Verkehrsgerichtstag hat im Jahr 2022 empfohlen, verkehrspsychologische Maßnahmen zur Verhaltensänderung als Alternative zum bestehenden Instrumentarium (Geldbuße, Fahrverbot) zu implementieren [2]. In der hier vorliegenden Studie wurde eine konkrete Maßnahme formuliert und in Bezug auf Akzeptanz und Verhaltensintention untersucht. Das Ergebnis zeigt, dass es möglich ist, eine verkehrspsychologische Maßnahme zu konzipieren, die als finanziell gleichwertig beziehungsweise sogar als belastender eingeschätzt und trotzdem einem Fahrverbot vorgezogen wird. Diese Bereitschaft zur Verhaltensänderung sollte genutzt und durch Verkehrspsychologen/-innen professionell unterstützt werden.

4.3 Wissenslücken schließen

Obwohl zahlenmäßig gering vertreten, meldeten die Expert/-innen Handlungsbedarf bei der Information und Aufklärung über die Umschreibung von Fahrerlaubnissen aus Drittstaaten zurück. Viele Betroffene kennen schlicht die geltende Rechtslage und ihre Pflichten nicht und fahren dann möglicherweise mit einer in Deutschland ungültigen Fahrerlaubnis. Diese Personen sind in der Regel unproblematisch in Bezug auf die Verkehrssicherheit, binden aber Ressourcen bei Polizei und Justiz, die anderweitig für die Verkehrssicherheit benötigt werden. Dem kann durch vermehrte Informationen und Hinweise an ersten Anlaufstellen (z. B. Ausländerbehörden, Arbeitsämtern, Universitäten und andere Bildungseinrichtungen mit ausländischen Studierenden und Auszubildenden) Abhilfe geschaffen werden.

Wissenslücken bestehen jedoch in allen Fallkonstellationen, insbesondere bei Personen, die ihre Fahrerlaubnis aufgrund eines Entzuges wiedererlangen wollen beziehungsweise müssen. Diese Gruppe sieht sich vorrangig in Bezug auf die Voraussetzungen und den Ablauf einer MPU ungenügend informiert. Eine frühzeitige praktische Information von Seiten der Behörden kann beispielsweise dazu beitragen, dass bereits die Sperrfrist für Maßnahmen zur Einstellungs- und Verhaltensänderung in Vorbereitung auf die MPU genutzt wird. So kann das FoF bei dieser Personengruppe reduziert und die Betroffenen können bei der Wiedererlangung der Fahrerlaubnis unterstützt werden.

© GDV 2025

Literaturverzeichnis

[1] **Radewald, A., Asbrock, F. & Große, G. (2025):** Fahren ohne Fahrerlaubnis: Häufigkeiten und Hintergrund. Forschungsbericht Nr. 99. Berlin: Unfallforschung der Versicherer. Gesamtverband der Versicherungswirtschaft e. V.

[2] **Verkehrsgerichtstag (2022):** Arbeitskreis I: Angemessene Rechtsfolgen im Ordnungswidrigkeitenrecht. Luchterhand Verlag.

[3] **Glitsch, E., Bornewasser, M. & Dünkel, F. (2012):** Rehabilitationsverlauf verkehrsauffälliger Kraftfahrer. BASt Bericht M 226. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen.

© GDV 2025

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

© GDV 2025