

# **Legalbewährung verkehrs auffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis**

**Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen**

**Mensch und Sicherheit Heft M 265**



**bast**

# Legalbewährung verkehrs auffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis

von

Mike Kühne  
Tobias Hundertmark

Kraftfahrt-Bundesamt  
Flensburg

**Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 265

**bast**

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

A - Allgemeines  
B - Brücken- und Ingenieurbau  
F - Fahrzeugtechnik  
M - Mensch und Sicherheit  
S - Straßenbau  
V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt bei der Carl Schünemann Verlag GmbH, Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen, Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in der Regel in Kurzform im Informationsdienst **Forschung kompakt** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos angeboten; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Ab dem Jahrgang 2003 stehen die **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST)** zum Teil als kostenfreier Download im elektronischen BAST-Archiv ELBA zur Verfügung.  
<http://bast.opus.hbz-nrw.de>

## Impressum

**Bericht zum Forschungsprojekt FE 89.0236/2009/AP:**  
Legalbewährung verkehrsauffälliger  
Kraftfahrer zur Neuerteilung der Fahrerlaubnis

**Fachbetreuung**  
Simone Klipp

**Herausgeber**  
Bundesanstalt für Straßenwesen  
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach  
Telefon: (0 22 04) 43 - 0  
Telefax: (0 22 04) 43 - 674

**Redaktion**  
Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit

**Druck und Verlag**  
Fachverlag NW in der  
Carl Schünemann Verlag GmbH  
Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen  
Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53  
Telefax: (04 21) 3 69 03 - 48  
[www.schuenemann-verlag.de](http://www.schuenemann-verlag.de)

ISSN 0943-9315  
ISBN 978-95606-241-4

Bergisch Gladbach, März 2016

## Kurzfassung – Abstract

### **Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis**

Ziel dieser Studie war es zum einen, für die Evaluation von Maßnahmen im Bereich der Kraftfahrer-rehabilitation aktualisierte Referenzwerte zur Beurteilung der Legalbewährung bereitzustellen. Zum anderen sollte ein Standardverfahren konzipiert werden, das in Zukunft eine regelmäßige Aktualisierung dieser Referenzwerte ermöglicht. Die Aktualisierung der Referenzwerte erfolgte auf der Basis von Daten des Verkehrszentralregisters.

Für die Operationalisierung der Legalbewährung stehen verschiedene Indikatoren zur Verfügung. Aus Sicht der Autoren bieten sich für die Evaluation insbesondere die Rückfallquote der Kursteilnehmerinnen und -teilnehmer in Bezug auf eine erneute Entziehung sowie das erstmalige Auftreten einer registrierten Verkehrsauffälligkeit an. Für diese beiden und alle anderen besprochenen Indikatoren wurden die aktualisierten Referenzwerte ermittelt. Die Verwendung der Referenzwerte zur Beurteilung der Legalbewährung ist an eine weitere Prämisse gebunden. Die Rückfallquote der Kursteilnehmerinnen und Kursteilnehmer darf sich nicht wesentlich vom vergleichbaren Durchschnitt unterscheiden. Auf der Grundlage einer juristisch anerkannten Auslegung werden die Referenzwerte deshalb um einen „Erheblichkeitszuschlag“ ergänzt. Die daraus resultierenden Grenzwerte werden ebenfalls präsentiert.

Im Verlauf dieser Studie wurde das Verkehrszentralregister vom Fahreignungsregister abgelöst. Damit waren zahlreiche verkehrsrechtliche Änderungen verbunden. Für die Indikatoren der Legalbewährung und damit auch für die Referenzwerte ergibt sich daraus ein Anpassungsbedarf. Diese Überlegungen sind bereits in die Konzeption des Standardverfahrens eingeflossen, das am Ende der Studie vorgestellt wird. Das präsentierte Verfahren kann in regelmäßigen Abständen aktualisierte Referenzwerte bereitstellen und deshalb auch in Zukunft anstehende Entwicklungen und Veränderungen berücksichtigen.

### **Legal probation of traffic offenders after licence reinstatement**

In Germany, courses for the restoration of the fitness to drive after licence revocation are provided for different offender groups (alcohol, drug and demerit point offenders). Providers of these courses are by law required to prove the effectiveness of the applied course programs. For the evaluation of effectiveness, the Federal Highway Research Institute (BAST) established specific “Reference Values” of legal probation in 2002.

The objective of the study at hand was to collect valid data from the Central Register of traffic offenders in order to renew the old-established Reference Values from 2002 for the evaluation of measures in the area of driver rehabilitation. Additionally, the development of a standard method for continuous update of these Reference Values was to be achieved.

Different indicators serve as criteria for legal probation. From the authors’ point of view, repeated licence revocation and the recurrence of registered traffic offences provide for the evaluation of driver rehabilitation programmes. For both indicators, and several others, updated Reference Values were determined. On the base of judicially approved interpretation, the Reference Values were supplemented by a pertinence value to result in threshold values.

During the course of the study, the Central Register was replaced by the Register of Driver Fitness. This replacement came along with several changes in traffic law. For indicators of legal probation and therewith connected Reference Values adjustments are required. These considerations were integrated in the development of a standard method for continuous update which is presented at the end of the report at hand. The presented method could be used to update Reference Values in regular intervals in order to take future development into account.



## Inhalt

<b>Glossar</b> .....	6	<b>5 Weitere Entziehungsgründe</b> .....	32
<b>1 Einleitung</b> .....	7	5.1 Zusammensetzung .....	32
<b>2 Evaluationskriterien und Grundgesamtheit</b> .....	9	5.2 Häufigkeiten der Entziehungsgründe und Kombinationen .....	33
2.1 Indikatoren der Legalbewährung .....	10	5.3 Alkohol- und Drogenbezug .....	35
2.1.1 Indikator Punkte .....	11	5.4 Zusammenfassung .....	35
2.1.2 Indikator Unfall .....	12	<b>6 Standardverfahren zur regelmäßigen Aktualisierung der Referenzwerte</b> .....	36
2.1.3 Indikator Entziehung .....	14	6.1 Vorgehen .....	36
2.1.4 Übersicht Indikatoren .....	14	6.2 Zusammenfassung .....	38
2.2 Fahrerlaubnisentzug und Neuerteilung der Fahrerlaubnis: Definition der Grundgesamtheit .....	14	<b>7 Fazit und Ausblick</b> .....	39
<b>3 Untersuchungsdesign</b> .....	19	<b>8 Tabellen</b> .....	40
<b>4 Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis</b> .....	23	<b>9 Literatur</b> .....	45
4.1 Zusammensetzung der Untersuchungsgruppe .....	23		
4.2 Rückfallhäufigkeiten .....	24		
4.2.1 Unterschiede nach Grund der Entziehung .....	24		
4.2.2 Unterschiede beim Geschlecht .....	27		
4.2.3 Unterschiede beim Alter .....	28		
4.2.4 Unterschiede in den Kohorten .....	30		
4.3 Wahl des Referenzwerts .....	31		
4.4 Zusammenfassung .....	32		

## Glossar

### Begriffserklärungen

Erheblichkeitschwelle	Wert, ab dem ein Verstoß als negativer Indikator für die Legalbewährung angesehen wird. Hier die Eintragung im Fahreignungs-/Verkehrszentralregister (FAER/VZR).
Legalbewährung (im verkehrrechtlichen Sinn)	Teilaspekt der Verkehrsbewährung. Bezugsgröße ist die erneute Auffälligkeit im FAER/VZR, sogenannte kritische Ereignisse. Diese sind messbar und zudem ist über die Selektion der eingetragenen Verstöße eine Erheblichkeitsschwelle vorhanden.
Kritische Ereignisse	Im FAER/VZR registrierte Ereignisse, die als Indikatoren der (negativen) Legalbewährung zählen
Kriterien der Legalbewährung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entziehungsindikator</li> <li>• Unfallindikator</li> <li>• Punkteindikator (differenziert nach verschiedenen Erheblichkeitsschwellen)</li> </ul>
Rekrutierungsbedingungen	Neuerteilung einer allgemeinen Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung oder vorangegangenen Verzicht wegen Verkehrsauffälligkeiten
Rekrutierungszeitraum	Zeitraum, in dem alle neuen Eintragungen im Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER) auf die Rekrutierungsbedingungen abgesucht wurden (hier: die Kalenderjahre 2006 und 2007)
Untersuchungskohorten	Personen mit Rekrutierungsbedingungen aus dem Rekrutierungszeitraum 2006 bzw. 2007
Verkehrsbewährung	Verhalten im Straßenverkehr. Die genaue Einhaltung aller Verkehrsregeln entspricht einer vollständigen Verkehrsbewährung. Diese ist jedoch praktisch nicht überprüfbar und ihre Aussagekraft wäre sehr gering, da auch Bagatelverstöße Berücksichtigung fänden.

### Abkürzungen

BKatV	Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
FAER	Fahreignungsregister (seit 01.05.2014)
FaP	Führerschein auf Probe
FeV	Fahrerlaubnis-Verordnung
GVG	Gesamtvergleichsgruppen. Die Personen, die einen anderen als den jeweils spezifisch untersuchten Entziehungsgrund haben. Für die Entziehungsgruppe Alkohol besteht die GVG folglich aus allen Personen mit den Entziehungsgründen Drogen, Punkte und weitere Entziehungsgründe.
MPU	Medizinisch-psychologische Untersuchungsstelle auch: medizinisch-psychologische Untersuchung
SDÜ-VZR-MIT	Standards für die Übermittlung von Mitteilungen an die Zentralen Register beim Kraftfahrt-Bundesamt (hier: Verkehrszentralregister).
ZFER	Zentrales Fahrerlaubnisregister
§70-Kurs	Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß den Vorschriften nach § 70 FeV

## 1 Einleitung

In der zum 1. Januar 1999 in Kraft getretenen „Verordnung zur Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnisverordnung – FeV)“ werden die Voraussetzungen genannt, unter denen Personen, deren Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen in Zweifel gezogen wurde, die Fahrerlaubnis neu erteilt werden darf (§ 11 FeV). Danach ist ein positives medizinisch-psychologisches Gutachten (MPU) erforderlich, im Falle einer gutachterlichen Empfehlung ergänzt durch die Teilnahme an einem Kurs zur „Wiederherstellung der Kraftfahreignung“, der die im § 70 FeV aufgeführten Anforderungen erfüllt. Diese „§70-Kurse“ dienen der Bearbeitung von Eignungsmängeln. Die Neuerteilung der Fahrerlaubnis ist als Rechtsfolge der Teilnahme an einem solchen §70-Kurs geregelt.

Die Anbieter von §70-Kursen sind im Rahmen ihrer Anerkennung verpflichtet, die Wirksamkeit ihrer Maßnahme durch Evaluation nachzuweisen (§ 70 in Verbindung mit Anlage 15 FeV). Im Leitfaden zur Anerkennung von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) – im Folgenden kurz als „BASt-Leitfaden“ benannt – ist für die Anerkennung dieser Kurse unter anderem der Vergleich mit veröffentlichten Referenzwerten der Legalbewährung vorgesehen (SCHMIDT & PFAFFEROTT, 2002). Die dort vorgeschlagenen Referenzwerte beruhen auf früher erhobenen Stichproben positiv begutachteter Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer. Mittlerweile haben allerdings die zugrunde liegenden Verkehrsbewährungsdaten (u. a. WINKLER, JACOBSHAGEN & NICKEL, 1988) und die aus ihnen gewonnenen Referenzwerte aufgrund zwischenzeitlicher Änderungen bei Kursinhalten, Teilnehmerstruktur und gesetzlichen Regelungen zunehmend an Aussagekraft verloren. Selbiges gilt für die Ergebnisse von JACOBSHAGEN und UTZELMANN (1995), wenn auch in geringerem Ausmaß.

Das Fehlen aussagekräftiger Daten zur Verkehrsbewährung von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern nach einer Neuerteilung der Fahrerlaubnis erschwert die Bewertung von Maßnahmen für verkehrsauffällige Personen und die Beurteilung neuer Entwicklungen, wie z. B. das verstärkte Angebot von Kursen innerhalb der Sperrfrist. Deshalb ist die Aktualisierung der Referenzwerte auf der Grundlage eines neu zu erarbeitenden und fundierten Konzepts zur Sicherung der benötigten Datenbasis für künftige Evaluationen von Maßnahmen für ver-

kehrsauffällige Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer notwendig.

Gefordert ist die Entwicklung eines Standardverfahrens zur wiederholten Erhebung von Referenzwerten zur Legalbewährung von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern nach Neuerteilung einer zuvor entzogenen Fahrerlaubnis oder einem vorherigen Verzicht auf die Fahrerlaubnis. Der Fokus richtet sich dabei allein auf Personen, deren Kraftfahreignung wegen nachgewiesener oder erwarteter schwerer oder wiederholter Verkehrsverstöße durch Gerichte oder Fahrerlaubnisbehörden in Zweifel gezogen wurde. Darunter fallen insbesondere sogenannte charakterliche Mängel wie die Neigung zu

- Alkoholmissbrauch oder -abhängigkeit,
- Missbrauch oder Abhängigkeit von Betäubungs- oder Arzneimitteln,
- Ausschreitungen,
- schweren oder wiederholten Verstößen gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen sowie
- schweren oder wiederholten Vergehen gegen Strafgesetze auch außerhalb des Straßenverkehrsgesetzes.

Nicht berücksichtigt werden Mängel in der körperlichen oder geistigen Eignung.

Bei der Evaluation von Maßnahmen können der Erfolg von der Wirksamkeit (bzw. Effektivität) und diese von der Effizienz unterschieden werden.<sup>1</sup> Der Erfolg einer Maßnahme bemisst sich zunächst allein am Endergebnis. Erfüllt das Ergebnis vorgegebene Erwartungen, so kann die Maßnahme als erfolgreich akzeptiert werden. Ob die Maßnahme aber im Sinne direkter Kausalität wirksam ist oder andere Faktoren zum Erfolg beitragen, ist die sich anschließende Frage der Effektivität. Ob die durch die Maßnahme erzielten Effekte den damit verbundenen Aufwand rechtfertigen, ist sodann die Frage der Effizienz (die in der vorliegenden Untersuchung jedoch nicht Gegenstand ist). Zum Verhältnis von Erfolg und Wirksamkeit sind unter anderen folgende Fälle denkbar:<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Auf die Notwendigkeit der Differenzierung von Erfolg und Wirksamkeit wiesen unter anderen auch WINKLER et al. (1988) bereits hin.

<sup>2</sup> Siehe auch Diskussion bei HOFFMANN (2001), S. 342.

- **Wirksamkeit ohne Erfolg:** Die Verkehrsauffälligkeit wird durch die Maßnahme signifikant gemindert. Sie bleibt aber noch weit über den Referenzwerten und damit oberhalb der akzeptablen Grenze.
- **Erfolg ohne Wirksamkeit:** Eine signifikante Senkung der Verkehrsauffälligkeit durch die Maßnahme ist nicht nachweisbar. Jedoch zeigen die Personen, die die Maßnahme durchlaufen haben, eine Verkehrsauffälligkeit, welche die akzeptierte Grenze nicht überschreitet.

Gründe für den zweiten Fall können sich aus den Zuweisungsregeln zur Maßnahme oder Mechanismen der „Selbstrekrutierung“ ergeben. Beispielsweise könnten weniger disziplinierte Personen von einer Teilnahme abgeschreckt oder der Maßnahme gar nicht erst zugewiesen werden. Dies würde zu einer positiven Fallselektion führen.

Es scheint einen breiten Konsens zu geben, dass der Erfolg einer Maßnahme im obigen Sinne eine notwendige Bedingung für ihre Anerkennung darstellen sollte.<sup>3</sup>

Der erste Teil des Projekts befasst sich deshalb mit der Erstellung und Verwendung von Referenzwerten. Diese Referenzwerte werden zur Beurteilung des Erfolgs einer Maßnahme herangezogen. Liegt die Wiederauffälligkeit von Teilnehmerinnen und Teilnehmern einer Maßnahme unter einem bestimmten Referenzwert, gilt diese Maßnahme als erfolgreich.

Der Fokus bei der Ermittlung aktualisierter Referenzwerte liegt auf der Verwendung zur Evaluation der Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahrereignung gemäß § 70 FeV. Zugleich können diese Daten auch für die Bewertung anderer Maßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer und die Beurteilung neuer Entwicklungen herangezogen werden.

<sup>3</sup> MEYER (2010, S. 70) bekräftigt die Bedeutung der absoluten Höhe der Rückfälle: „Dies mit dem Argument, dass die legitimen Erwartungen der Öffentlichkeit wohl kaum mit dem Nachweis befriedigt werden können, dass ‚behandelte‘ Klienten signifikant weniger rückfällig werden als ‚unbehandelte‘. Die Öffentlichkeit will die Gewissheit, dass z. B. ein Alkoholtäter [...] sich nie mehr betrunken hinter das Steuer setzt. Und wenn absolute Gewissheit nicht möglich ist, so wird doch erwartet, dass das Gefährdungspotenzial, das von diesem Menschen ausgeht, die Grenze des Tolerierbaren nicht überschreitet.“

Die Schaffung der Datengrundlage und die anschließende Ermittlung genereller Referenzwerte zur Beurteilung der Verkehrsbewährung von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern nach der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis unterliegen den geltenden wissenschaftlichen Anforderungen. Hervorzuheben sind dabei

- die Grundlegung durch ein geprüftes wissenschaftliches Konzept,
- die Objektivität der Datengewinnung,
- die Reliabilität und Validität sowie
- die Aktualität der Daten.

Das Verfahren zu Ermittlung der Referenzwerte orientiert sich weiterhin an den folgenden Prämissen: Transparenz, Praktikabilität, Kosteneffizienz, rechtliche Konformität, insbesondere datenschutzrechtliche Unbedenklichkeit sowie eine breite Akzeptanz bei Anbietern und Nutzern der Maßnahmen und den beteiligten Behörden.

Die eingangs erwähnten Eignungsmängel, die zu einem Entzug der Fahrerlaubnis führen, lassen sich im überwiegenden Teil der untersuchten Fälle (mehr als 70 %) eindeutig einer der drei Gruppen zuordnen:

- **Alkohol:** alle Personen, deren Fahrerlaubnis aufgrund eines Alkoholverstoßes vom Gericht oder wegen nachweislicher Nicht-Eignung aufgrund eines problematischen Alkoholkonsums von der Fahrerlaubnisbehörde entzogen wurde.
- **Drogen:** alle Personen, deren Fahrerlaubnis aufgrund eines Drogenverstoßes vom Gericht oder wegen eines Nachweises eines fahreignungsausschließenden Drogen- oder Medikamentenkonsums von der Fahrerlaubnisbehörde entzogen wurde.
- **Punkte:** alle Personen, deren Fahrerlaubnis aufgrund des Überschreitens der 18-Punkteschwelle nach § 4 StVG von der Fahrerlaubnisbehörde entzogen wurde.

Das bedeutet zugleich, dass einem nicht unerheblichen Teil der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern (mehr als ein Viertel) die Fahrerlaubnis entzogen wurde, ohne diese Personen eindeutig einer der drei genannten Gruppen zuordnen zu können. Im überwiegenden Teil der Fälle handelt es sich dabei um Entziehungen aufgrund einer Tat, bei der eine Kombination von Verstößen begangen wurde. Der

zweite Teil der Studie widmet sich diesen weiteren Entziehungsgründen.

Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Analyse der Häufigkeit des Auftretens bestimmter Kombinationen von Verkehrsauffälligkeiten und damit verbundenen Systematiken. Auch für diesen Personenkreis wird die Legalbewährung bestimmt, um eventuelle Unterschiede und Gemeinsamkeiten zu den drei oben genannten Gruppen (Alkohol, Drogen und Punkte) aufzuzeigen.

Maßnahmen für verkehrsauffällige Personen wie beispielsweise die Kurse zur Wiederherstellung der Krafffahrereignung sind immer mit der Frage nach deren Wirksamkeit verbunden. Einer standardisierten und damit objektiven Bewertung dieser Wirksamkeit wird enorme Aufmerksamkeit entgegengebracht. In der Praxis von Bewertung und Beurteilung von Maßnahmen wurden in Abhängigkeit von den konkreten Fragestellungen unterschiedliche Rahmenbedingungen und Kriterien verwendet. Im zweiten Kapitel wird deshalb ein Überblick über den aktuellen Stand der Forschung in diesem Bereich gegeben. Schwerpunkte sind dabei Evaluationsstudien, Indikatoren der Legalbewährung und die Verwendung von Referenzwerten. Zentraler Gegenstand der Studie ist die Legalbewährung von verkehrsauffälligen Krafffahrerinnen und Krafffahrern. Die Legalbewährung wird anhand ausgewählter Indikatoren einer empirischen Überprüfung zugänglich gemacht. Die Auswahl und Operationalisierung dieser Indikatoren werden im Kapitel 2.1 diskutiert. Um Coverage-Fehler bei der Auswahl der Untersuchungseinheiten zu vermeiden, erfolgt vor der Rekrutierung die Definition der Grundgesamtheit. Im Kapitel 2.2 werden die verwendeten Selektionskriterien diskutiert. Dabei stehen gesetzliche Grundlagen im Vordergrund.

Gegenstand des Kapitels 3 sind methodische und technische Aspekte der Studie. Eingangs wird das Design der Studie vorgestellt, um einen Einblick in den zeitlichen Verlauf und den Auswahlrahmen zu geben. Im Anschluss daran werden Besonderheiten der Datenbasis vorgestellt. Als Datengrundlage werden in dieser Studie Informationen des Verkehrszentralregister (VZR) verwendet. Das VZR war eines der vier zentralen im Krafffahrt-Bundesamt geführten Register. Am 01.05.2014 wurde das VZR durch das neue Fahreignungsregister (FAER) abgelöst.<sup>4</sup> Das VZR beinhaltete grundlegende Informationen zur Legalbewährung, die eine hinreichende empirische Basis zur Beantwortung der

Fragestellung bilden. Aus diesem Grund ist keine Primärerhebung von zusätzlichen Daten notwendig. Aus der Führung des amtlichen Registers ergaben sich Besonderheiten, die bei der Analyse der Daten Beachtung finden müssen. Auf diese Aspekte wird ebenfalls in diesem Kapitel eingegangen. Im Anschluss daran werden die Verwertbarkeit und Qualität der Daten diskutiert.

Im Kapitel 4 und 5 werden die Ergebnisse präsentiert. Dabei werden Rückfallhäufigkeiten getrennt für die einzelnen Entziehungsgründe und weitere Aspekte dargestellt.

Ein zentrales Anliegen dieses Forschungsprojektes ist es, ein standardisiertes Verfahren zu entwickeln, das in Zukunft zeitnah aktuelle Referenzwerte zur Evaluation von Maßnahmen für verkehrsauffällige Krafffahrerinnen und Krafffahrer bereitstellt. Im Kapitel 6 wird dieses Verfahren beschrieben.

Im abschließenden Kapitel werden die zentralen Befunde der Studie diskutiert und ein Ausblick für weitere Aktivitäten in diesem Forschungsbereich gegeben.

## 2 Evaluationskriterien und Grundgesamtheit

Rehabilitationsmaßnahmen für verkehrsauffällige Fahrerinnen und Fahrer, zu denen auch die §70-Kurse zählen, stehen unter einem wachsenden Legitimationsdruck (u. a. KLIPP, 2009). Dabei werden insbesondere Fragen zur Wirksamkeit und zum Erfolg einer Maßnahme diskutiert.

Für die amtliche Anerkennung der §70-Kurse gelten spezifische Voraussetzungen. Neben den wissenschaftlichen Grundlagen des Kurskonzeptes und der Geeignetheit der Maßnahme muss die Wirksamkeit nachgewiesen werden. Zur Präzisierung dieser Anforderungen hat die Bundesanstalt für Straßenwesen im Auftrag des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW, heute: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI) im Januar 2000 ein Expertengespräch ausgerichtet. Das

<sup>4</sup> Da die vorliegende Studie auf Daten aus den Jahren 2004-2011 beruht, wird hier die damals gültige gesetzliche Grundlage verwendet. Dies gilt auch für Punkteangaben und -schwellen.

resultierende Ergebnisprotokoll war die Grundlage des Leitfadens zur Anerkennung von Kursen gemäß § 70 FeV (SCHMIDT & PFAFFEROTT, 2002). Im Zuge dessen konnten sowohl für die wissenschaftliche Grundlage des Kurskonzeptes als auch für die Geeignetheit der Kurse konkrete Empfehlungen abgeleitet werden. Für den Nachweis der Kurswirksamkeit wurden ebenfalls Empfehlungen für einzelne Kriterien wie beispielsweise Wissenszuwachs, Einstellungsänderung und Legalbewährung gegeben (SCHMIDT & PFAFFEROTT, 2002).

Grundsätzlich wäre mit Blick auf die Verkehrssicherheit eine vollständige Verkehrsbewährung (das heißt völlige Abwesenheit von Verkehrsauffälligkeiten) als Maßstab für die Evaluation von Maßnahmen zur Kraftfahrerrehabilitation wünschenswert. Allerdings wären damit Probleme der Messbarkeit verbunden. Zum einen werden aufgrund des Dunkelfelds nicht alle Verstöße auffällig. Zum anderen bestand für festgestellte Verkehrsdelikte eine Erheblichkeitsgrenze für die Aufnahme in das VZR (§ 28 Abs. 3 StVG). Erst mit Erreichen dieser Eintragungsgrenze wurden Verkehrsauffälligkeiten im VZR gespeichert.

Des Weiteren würden erhebliche Akzeptanzprobleme auftreten, da eine vollständige Bewährung für diesen Personenkreis sich von der Bewertungspraxis für andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer unterscheiden würde. Diesen wird eine (Viel-)Zahl von Verkehrsverstößen zugestanden, bevor ihre Fahreignung grundsätzlich infrage gestellt wird.

Um trotzdem die Wirksamkeit einer Maßnahme beurteilen zu können, wurde aufgrund seiner Aussagekraft sehr häufig auf das bereits weiter oben genannte Konstrukt der Legalbewährung im verkehrsrechtlichen Sinn zurückgegriffen. Dabei standen in der Bewertung und Evaluation bestimmter Maßnahmen der Nachschulung und Kraftfahrerrehabilitation anhand der Legalbewährung bereits unterschiedliche Fragestellungen und Personengruppen im Mittelpunkt, u. a.:

- alkoholauffällige Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer nach einer medizinisch-psychologischen Fahreignungsbegutachtung (HILGER et al., 2012; MAUKISCH, KANNHEISER & RADWAN, 2000),
- drogen- sowie alkoholauffällige Fahrerinnen und Fahrer nach dem Besuch von §70-Kursen (BIEHL & BIRNBAUM, 2004; DEVOL, HILGER & RUDINGER, 2012) und

- Aufbauseminare für Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer (KOLBERT-RAMM, 2005).

Wird die Legalbewährung, wie in der Mehrzahl der genannten Studien, anhand von Daten des VZR untersucht, muss unter anderem beachtet werden, dass ausschließlich Verkehrsverstöße herangezogen werden können, die

- auffällig geworden sind,
- zum damaligen Zeitpunkt registerpflichtig waren und
- eine Erheblichkeitsgrenze aufweisen, die mindestens eine Geldbuße von 40 Euro oder ein Fahrverbot nach sich zogen.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass sich die Legalbewährung auf einen bestimmten Zeitraum, die „Bewährungszeit“, beziehen muss. Besonderes Augenmerk muss dabei neben der Festlegung des Beobachtungszeitraums auf den Beginn bzw. die Definition des auslösenden Ereignisses gelegt werden.

Wird das VZR als Datengrundlage verwendet, ist weiterhin zu beachten, dass einer Person eine erfolgreiche Legalbewährung diagnostiziert werden kann, obwohl innerhalb des Beobachtungszeitraums Verkehrsauffälligkeiten begangen wurden. Dabei kann es sich beispielsweise um sogenannte „Alleinunfälle“ handeln, die ohne behördliche Kenntnisnahme und Beteiligung von Versicherungen abgewickelt und deshalb nicht im Register berücksichtigt wurden. Dazu zählen ebenfalls die zahlreichen geringfügigen Verkehrsübertretungen, die unerkannt blieben, nicht verfolgt oder nicht geahndet wurden oder auch aufgrund der Eintragungsgrenze nicht registerpflichtig waren.

Die Auswahl an Beispielen zeigt, dass eine angemessene Operationalisierung zentrale Voraussetzung für eine adäquate Verwendung des Konstruktes Legalbewährung ist.

## 2.1 Indikatoren der Legalbewährung

Benötigt werden reliable und valide Indikatoren für die Legalbewährung (SCHMIDT & PFAFFEROTT, 2002).

Diese sollen zukünftig in einem Routineverfahren bereitgestellt werden und sich als Kriterien für die Evaluation von Maßnahmen zur Wiederherstellung

der Krafftahreignung und anderer Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eignen (dazu Kapitel 6). Um das zu gewährleisten, müssen folgende Aspekte Berücksichtigung finden:

- eine inhaltlich geeignete Informationsquelle zur Legalbewährung mit ausreichender Spezifität für die Fragestellung,
- eine daraus gewonnene repräsentative Datenbasis,
- ein Ziehungs- und Aufbereitungsverfahren, das Verzerrungen und Fehler ausschließt oder zumindest kontrolliert, sowie
- ein der Fragestellung angemessener Beobachtungszeitraum.

Im Rahmen dieses Projekts werden drei verschiedene Indikatoren verwendet: die erneute Auffälligkeit im VZR

- mit (mindestens) einem bepunkteten Delikt,
- mit einem Unfall sowie
- einer Entziehung der neu erteilten Fahrerlaubnis.

Diese drei zentralen Indikatoren der Legalbewährung sowie die oben benannten erforderlichen Rahmenbedingungen werden im Folgenden näher beschrieben.

### 2.1.1 Indikator Punkte

Um dem Anspruch gerecht zu werden, nicht erst den endgültigen Beweis der Nichteignung des Ver-

kehrsteilnehmers abzuwarten, sondern bereits auf Anzeichen im Vorfeld zu achten, kann zur Ermittlung der Legalbewährung das gesetzliche Punktsystem genutzt werden.

Das Punktsystem wurde ausdrücklich „zum Schutz vor Gefahren, die von wiederholt gegen Verkehrsvorschriften verstoßenden Fahrzeugführern und -haltern ausgehen“ eingerichtet (§ 4 StVG bis 30.4.2014). Das VZR enthielt neben den Eintragungen mit Unfallhinweis, die im Durchschnitt etwa 11 % des jährlichen Zugangs ausmachen, ein großes Spektrum von Verkehrsauffälligkeiten. Es wurden im VZR nicht nur Verstöße gegen den Grundsatz der Vorsicht eingetragen – dies sind Unfälle, die auch in die amtliche Unfallstatistik einfließen –, sondern auch Verstöße gegen den Grundsatz der Rücksichtnahme (§ 1 StVO) sowie Verstöße gegen die Forderung nach Zuverlässigkeit des Kraftfahrers (Abb. 1; vgl. SCHADE & HEINZMANN, 2004, S. 9).

Insofern erfasste das VZR Fehlverhalten im Verkehr, das auch unabhängig von Unfällen eine inhaltliche Nähe zum Konstrukt der Krafftahreignung besaß und das neben Aspekten der Vorsicht auch solche der Rücksichtnahme und der Zuverlässigkeit umfasste.

Das Punktsystem bewertete die Verkehrsverstöße im VZR nach dem Grad ihrer Schwere. Die Punkte galten als Indikator für das dem Verstoß zugrunde liegende Eignungsdefizit. Deshalb werden ausgewählte Punkte Kategorien ein weiterer Indikator in dieser Studie.

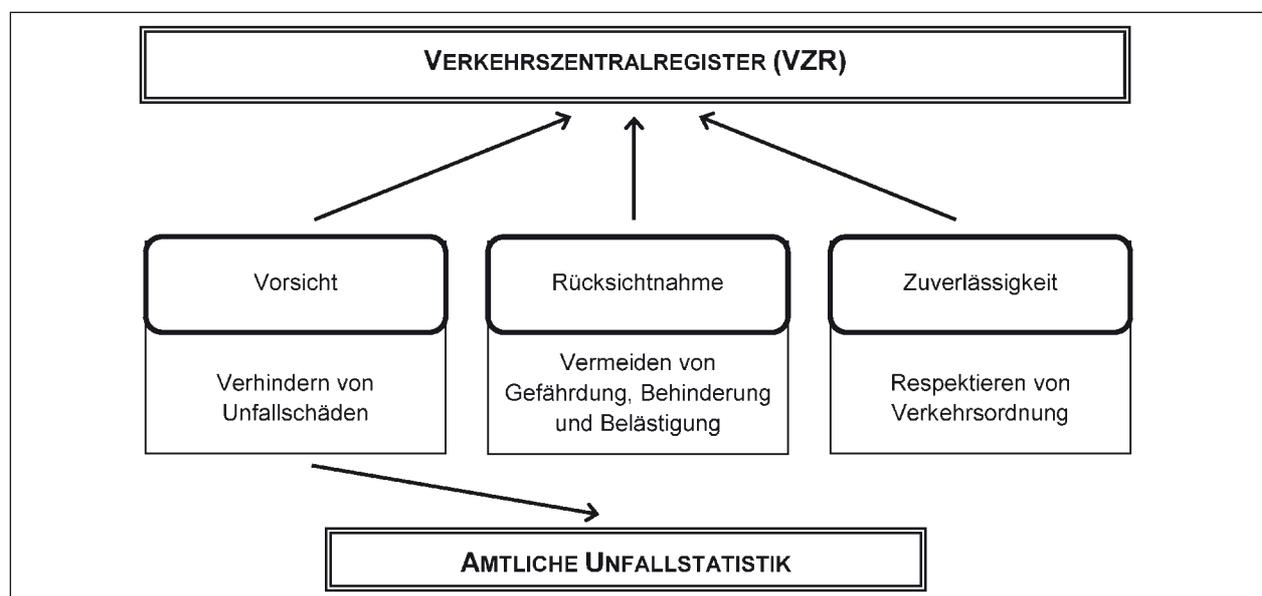


Bild 1: VZR und amtliche Unfallstatistik

Der Indikator mit der geringsten Erheblichkeitsschwelle ist deshalb ein Punkt im VZR. In den einzelnen Evaluationsstudien finden weitere Schwellenwerte Verwendung. Bisher wurden häufig vier Punkte und sieben Punkte als Indikatoren verwendet (u. a. BRIELER, ZENTGRAF, KROHN, SEIDL & KALWITZKI, 2009, S. 140; JACOBSHAGEN & UTZELMANN, 1995, S. 79 f.).

Insbesondere für Alkohol- und Drogendelikte ist eine Diskussion dieser Punktschwellen im Regelfall unnötig, da diese Delikte ohnehin mit mindestens vier Punkten geahndet wurden. Die einzige Ausnahme bilden Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe sowie junge Fahrerinnen und Fahrer unter 21 Jahren. Für diese beiden Gruppen wurde ein Alkoholverstoß lediglich mit zwei Punkten bewertet (BKatV, Anlage (zu § 1 Abs. 1) BKat, Lfd. Nr. 243).

Um die Vergleichbarkeit mit vorangegangenen Studien zu gewährleisten und möglichst umfangreiche Informationen zur Verfügung zu stellen, werden alle genannten Indikatoren ausgewiesen. Um die Lesbarkeit des Berichts zu erhöhen, werden allerdings nicht alle Ergebnisse der Punktindikatoren im Fließtext aufgeführt. Insbesondere die Befunde zu den vier und sieben Punkte-Indikatoren werden erst im Anhang präsentiert.

Alternativ zur Summe der Punkte als Erheblichkeitsgrenze wird auch die absolute Zahl der Verkehrsverstöße im VZR diskutiert. Eine Studie der BAST (SCHADE & HEINZMANN, 2004) kommt zu dem Ergebnis, dass das zukünftige Verkehrsrisiko bei gegebenem Punktestand zusätzlich von der Zahl der Eintragungen abhängt, jedoch andersherum, das zukünftige Verkehrsrisiko bei gegebener Zahl der Eintragungen nicht vom Punktestand.<sup>5</sup> Die Bedeutung der Anzahl der Verstöße stützt ein weiterer Befund der Studie. Auch die geringfügigeren Ein-Punkt-Verstöße besitzen nicht weniger Prognosekraft für die zukünftige Verkehrsbewährung als höher sanktionierte Rotlichtverstöße oder Verstöße beim Überholen (SCHADE & HEINZMANN, 2004, S. 40).

<sup>5</sup> Die Autoren schlussfolgern (S. 43): „Bewertet man die Zahl der Verstöße als Indikator für die Unbelehrbarkeit und die mittlere Deliktschwere nach Punkten als Indikator für die Intensität der Regelmissachtung, so kommt man zu dem Schluss, dass für die Verkehrsprognose eher der Grad der Unbelehrbarkeit zählt als die Intensität der Regelmissachtung“. Danach kommt es also vor allem auf die wiederholte Verkehrsauffälligkeit an.

Neben der allgemeinen Bedeutung der quantitativen Dimension der Verkehrsverstöße (insbesondere die Anzahl der Verstöße sowie die Anzahl der Punkte) muss für einige Fragestellungen zusätzlich die qualitative Seite Beachtung finden. Einige spezielle Maßnahmen fokussieren auf bestimmte Typen von Verkehrsverstößen wie z. B. Alkoholverstöße und Drogendelikte. Aus diesem Grund werden auch Differenzierungen unterschiedlicher Arten von Verkehrsauffälligkeiten vorgenommen (dazu Kapitel 2.1.4).

### 2.1.2 Indikator Unfall

Ein weiterer Indikator ist das kritische Ereignis „Unfall“. Die breite Akzeptanz als Indikator der Legalbewährung ist vor allem auf die damit verbundenen, zum Teil erheblichen negativen Konsequenzen für alle daran beteiligten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zurückzuführen.

Unfallangaben für besondere Gruppen von Kraftfahrern sind jedoch schwer oder gar nicht verfügbar. Weiterhin besteht Kritik an der Reliabilität und Validität in Bezug auf die Verwendung als Indikator der Legalbewährung. Eine Studie der BAST zur Prognose von Verkehrssicherheitsmaßnahmen (SCHADE & HEINZMANN, 2004, S. 24 f.) kommt nach Betrachtung des Unfallkriteriums zu dem Schluss, dass für eine differenzierte Analyse der Verkehrssicherheit neben Unfallangaben verhaltensnähere Indikatoren wichtig sind, zumal Kritik am Unfallkriterium besteht. Diese Kritik bezieht sich vor allem auf die Zufälligkeit des Unfallgeschehens. Ferner ist die prinzipielle Abhängigkeit der Unfallfeststellung von den zufälligen Unfallfolgen problematisch. Der Unfall kann das letzte Glied einer Kette von Koinzidenzen sein. Außerdem ist die Analyse von Unfallzahlen und darauf aufbauenden Verallgemeinerungen der Befunde aufgrund des im Vergleich zu anderen Verkehrsauffälligkeiten seltenen Auftretens dieses Ereignisses mit Bedacht zu handhaben.

Darüber hinaus wird die geringe Validität der verfügbaren Unfallangaben kritisiert. Die erste Unfallaufnahme durch die Polizei kann nur Augenschein-Plausibilität beanspruchen. Die prinzipiell recht häufig vorhandene Multikausalität ist untererfasst und wichtige Aspekte der Verkehrseignung werden durch tendenzielle Vernachlässigung des Vorfallgeschehens konzeptuell ausgeblendet. Eine Ausnahme hiervon bildet der Konsum von Alkohol und zum Teil auch von Drogen.

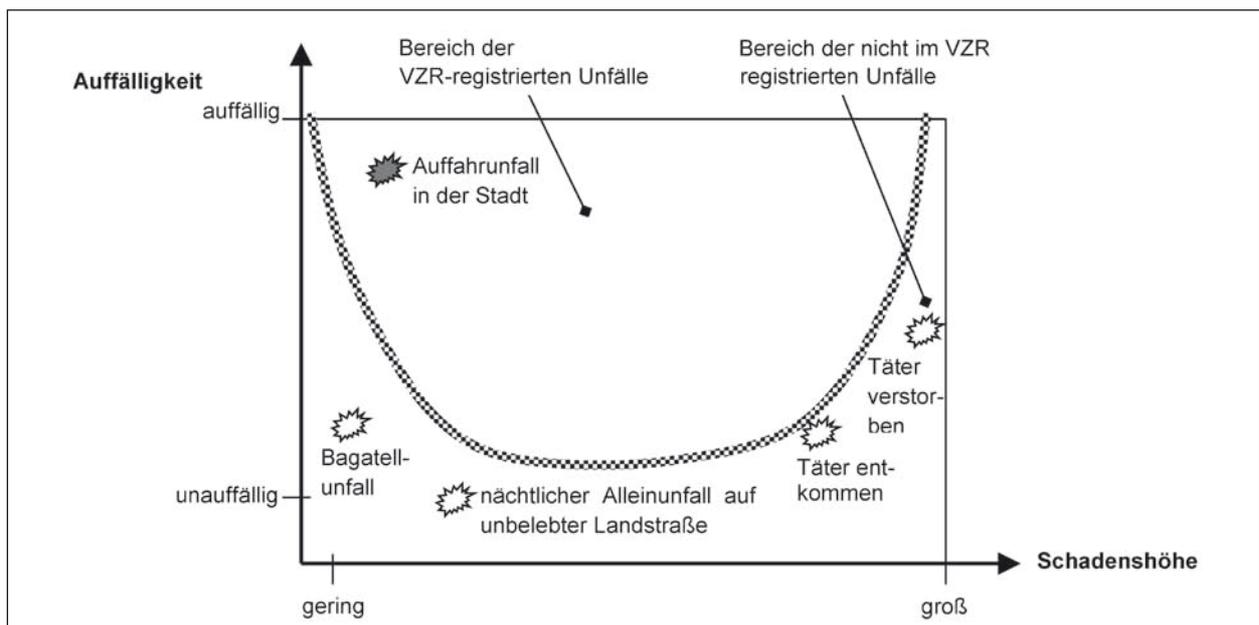
Zudem belegen amerikanische und australische Studien (DIAMANTOPOULOU, CAMERON, DYTE & HARRISON, 1997; GERBERS & PECK, 1994), dass die Zahl der in einem festen Zeitraum registrierten Verkehrsverstöße eine genauere Prädiktion zukünftiger Unfälle erlaubt als die Zahl der im selben Zeitraum registrierten Unfälle. Auch eine Studie der BAST (HEINZMANN & SCHADE, 2004) zeigte, dass Verkehrsauffälligkeiten als Prädiktoren für zukünftiges riskantes Verkehrsverhalten verwendet werden können.

Aus den genannten Gründen erscheint es für die Beurteilung der Legalbewährung als angemessen, wenn die Untersuchung sich auf die Unfallinformationen aus dem beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Flensburg geführten Verkehrszentralregister (VZR) stützt, obwohl das VZR nur einen Teil der tatsächlichen Unfälle im Straßenverkehr erfasst. Ein entsprechender Indikator „schuldhaftes Unfallbeteiligung laut VZR“ fand bereits erfolgreich Anwendung (SCHADE & HEINZMANN, 2004; SCHADE & HEINZMANN, 2011; SCHADE, HEINZMANN, FEDDERSEN & BRACHHAUS, 2008). Zur Bildung dieses Indikators wird der im VZR gespeicherte sogenannte Unfallhinweis zusammen mit weiteren Angaben zur Art des Verkehrsverstößes (vor allem Unfallflucht, Körperverletzung, Tötung) ausgewertet.

HEINZMANN und SCHADE (2004, S. 7-9) betrachten das Verhältnis von VZR-Daten zu Unfalldaten näher: „Das VZR enthält ein Feld ‚Unfallhinweis‘, in

dem die Tatsache einer Unfallbeteiligung angegeben werden kann. Dazu sind ein paar Einschränkungen und Hinweise angebracht: Es wird dem VZR nur ein Bruchteil der begangenen Unfälle aktenkundig. Liegt eine VZR-Eintragung mit Unfallhinweis vor, so sagt dies zunächst lediglich aus, dass der eingetragene Verkehrsverstoß in einem – nicht näher spezifizierten – Zusammenhang mit einem Unfall stand. Der Zusammenhang muss nicht kausaler Art sein; er kann sich rein zufällig eingestellt haben – z. B., wenn anlässlich der polizeilichen Unfallaufnahme dem Unfallopfer eine ‚Schwarzfahrt‘ nachgewiesen wird.“

Bei der Interpretation des VZR-Unfallhinweises sind des Weiteren folgende Einschränkungen zu berücksichtigen (SCHADE & HEINZMANN, 2002, S. 25): „Für die Eintragung von Unfällen ins VZR gibt es eine Reihe einschränkender Faktoren, die aus der Zwecksetzung des VZR als einem Instrument primär zur Eignungsfeststellung zum Führen von Fahrzeugen resultieren. Man kann angesichts dieser Einschränkungen geradezu von einem VZR-typischen Fenster zum Unfallgeschehen sprechen. Danach finden keinen Eingang in das VZR: Bagatellunfälle, Alleinunfälle, bei denen die Behörden von Verfolgung absehen, Unfälle, bei denen die Täterin oder der Täter nicht zweifelsfrei ermittelbar oder das menschliche Versagen nicht zweifelsfrei nachweisbar ist, Unfälle mit geringer Schuld oder schwere Unfälle, bei denen die Täterin oder der Täter verstirbt.“ Dieses Unfallfenster ist in Bild 2 illustriert.



**Bild 2:** Das VZR-Fenster zum Unfallgeschehen

Ein grober Vergleich von 2,4 Millionen Unfällen aus der amtlichen Unfallstatistik mit den rund 0,4 Millionen VZR-Unfalleintragungen im Berichtsjahr 1992 (SCHADE & HEINZMANN, 2002) zeigte zunächst eine große Divergenz. Beschränkt man sich jedoch auf Unfälle mit schweren Sachschäden oder Personenschäden und berücksichtigt man den Anteil an Unfällen, die nicht verfolgt werden (z. B. bei Alleinunfällen), sowie den Anteil an gerichtlichen und behördlichen Verfahren, bei denen es – in der Regel mangels eines Schuldnachweises – nicht zu einer rechtskräftigen Entscheidung kommt, so unterscheiden sich die Zahlen der beiden Datenquellen nur noch etwa um den Faktor zwei.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass im VZR erfasste schuldhaft begangene Verkehrsunfälle eine wertvolle Datengrundlage zur Beurteilung der Legalbewährung darstellen.

### 2.1.3 Indikator Entziehung

Eine Mindestforderung an die Legalbewährung von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern besteht darin, dass ihre Fahreignung nicht kurz nach Erteilung der Fahrerlaubnis durch eine erneute schwere Verkehrsauffälligkeit wieder abgesprochen werden muss. Entsprechend gilt als Indikator der Legalbewährung die rechtskräftige Entziehung der Fahrerlaubnis oder der Verzicht auf die Fahrerlaubnis, soweit diese direkt oder indirekt auf Verkehrsverstöße zurückzuführen sind (siehe die in Kapitel 2.2 beschriebenen Fälle 2a, 2b und 2c).

### 2.1.4 Übersicht Indikatoren

Für die beiden Anlassgruppen Alkohol und Drogen müssen die Indikatoren auf die jeweils einschlägigen Verkehrsverstöße mit Alkohol oder Drogen eingegrenzt werden (spezifische Verstöße). In Tabelle 1 sind die verschiedenen Indikatoren mit der jeweiligen Art des Verstoßes noch einmal übersichtlich zusammengefasst. Es ergeben sich insgesamt 18 Indikatoren.

Die kritischen Ereignisse zum Unfallindikator und zum Punkteindikator mit seinen Varianten, deren Tatdatum in die Bewährungszeit fällt, werden für jede Person der Kohorte gezählt.

Die Bestimmung eines Indikators erfolgt unabhängig von der Bestimmung eines anderen. Eine Person könnte folglich mit demselben kritischen Ereignis mehrere Indikatoren erfüllen. So wird eine

	Allgemein	Alkohol	Drogen
Entziehung	E	Ea.alk	Ea.dro
Unfall	U	Ua.alk	Ua.dro
Ein Punkt	P1	P1a.alk	P1a.dro
Vier Punkte	P4	P4a.alk	P4a.dro
Sieben Punkte	P7	P7a.alk	P7a.dro
Mehrere Punktdelikte	PP	PPa.alk	PPa.dro

Tab. 1: Allgemeine und spezifische Indikatoren der Wiederauffälligkeit

schwere Alkoholtat mit 7 Punkten und Entziehung, die zu einem Unfall führte, für den Entziehungsindikator, den Unfallindikator und für die Punkteindikatoren 1, 4 und 7 gezählt. Dieser Verkehrsverstoß wird jeweils bei den beliebigen<sup>6</sup> und den alkoholspezifischen Indikatoren berücksichtigt. Die Auswertung der Indikatoren entspricht deshalb der Logik bei der Analyse von Mehrfachantworten.

Für den Entziehungsindikator gilt eine Sonderregelung: Mit dem kritischen Ereignis, der Entziehung oder dem Verzicht, endet im Gegensatz zu den anderen Indikatoren die Beobachtungszeit, weil andernfalls wegen der danach stark eingeschränkten Verkehrsteilnahme die Interpretation irreführend wäre. Es könnte andernfalls zu der Paradoxie kommen, dass beispielsweise Personen mit Entziehung eine besonders geringe Unfallneigung attestiert wird (die sich tatsächlich zeigt, da die betroffenen Personen nicht mehr am Verkehr teilnehmen dürfen).

## 2.2 Fahrerlaubnisentzug und Neuerteilung der Fahrerlaubnis: Definition der Grundgesamtheit

Die umfangreichen gesetzlichen Regelungen der Teilnahme am Straßenverkehr sowie die zahlreichen Facetten des individuellen situativen Verkehrsverhaltens machen eine genaue Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes notwendig. Zum einen müssen dafür relevante und bedeutsame Untersuchungsgruppen identifiziert werden. Zum anderen gilt es, seltene Fallkonstellationen auszuklammern, die mit erheblichen untersuchungstech-

<sup>6</sup> „Beliebig“, „allgemein“ und „unspezifisch“ werden bei der Bezeichnung dieser Indikatoren synonym verwendet.

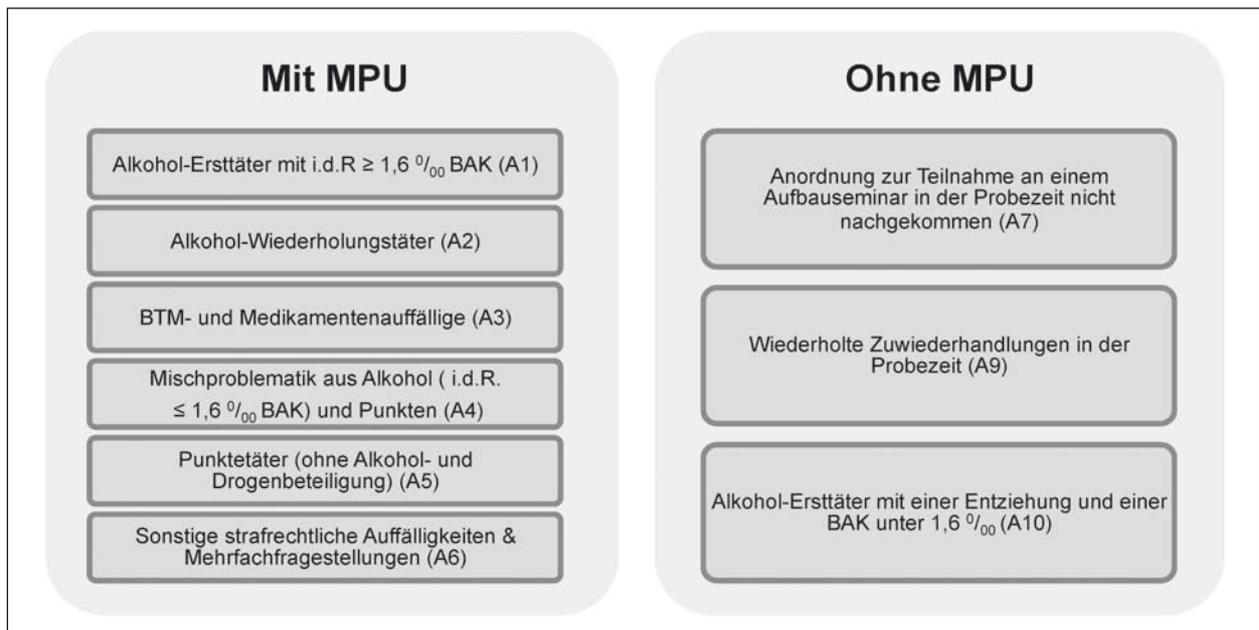


Bild 3: Anlassgruppen

nischen Schwierigkeiten verbunden sind und damit die Aussagefähigkeit der Untersuchung einschränken könnten. Im weiteren Verlauf wird deshalb beschrieben, welche Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer die Grundgesamtheit dieser Studie bilden.

Die Grundgesamtheit lässt sich grob in zwei Gruppen unterteilen und näher charakterisieren: Personen mit und Personen ohne MPU (Bild 3).

### 1. Ausgewählte Personengruppen mit MPU

Die BAST veröffentlicht jährlich eine Statistik über die Begutachtung der Fahreignung (eine Zusammenfassung der letzten Jahre s. BAST, 2010). Dabei wird eine abgestimmte Systematik der Anlässe zugrunde gelegt, die zum Begutachtungsauftrag führten. Diese „Anlassgruppen“ sind in Tabelle 25 dargestellt. In Klammern dargestellt ist zusätzlich zu jeder Anlassgruppe der Anteil der Personen, denen im MPU-Gutachten die uneingeschränkte Kraftfahreignung zuerkannt wurde, sowie der Anteil der Personen, denen die Nachschulungsfähigkeit im Rahmen eines §70-Kurses attestiert wurde.

Die Kurse wurden im Beobachtungszeitraum gemäß den Zuweisungsregeln der MPU vor allem für mehrfach auffällige Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer (Punktetäter, Kurse wurden 2010 abgeschafft) und ein- oder mehrfach alkohol- oder drogenauffällige Personen angeboten. Deshalb bilden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer dieser Kurse

die wichtigste und zugleich größte Untersuchungsgruppe in dieser Studie (in Tabelle 25 mit einem „ja“ markiert). Verfolgt werden soll hier die Differenzierung nach wenigen Problemfeldern, in denen sich Defizite der charakterlichen Kraftfahreignung hauptsächlich manifestieren, nämlich die Problematik

- von Alkohol-Ersttäterinnen und -tätern mit in der Regel mindestens 1,6 Promille BAK (Anlassgruppe A1),
- von Alkohol-Wiederholungstäterinnen und -tätern (A2),
- von Betäubungsmittel- und Medikamentenauffälligen (BtM-Fragestellung; A3),
- von Alkoholtäterinnen und -tätern (jedoch in der Regel unter 1,6 Promille BAK) und Punktetäterinnen und -tätern (A4) sowie
- von Punktetäterinnen und -tätern ohne Alkohol- oder Drogenbeteiligung (A5).

Diese Anlassgruppen deckten in den Jahren 2004 bis 2009 mit 88 bis 90 % den Großteil der Begutachtungsaufträge ab. Werden die sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten und die sonstigen Mehrfachfragestellungen (A6<sup>7</sup>) hinzugenommen, da

<sup>7</sup> Enthält auch die in Tabelle 25 gesondert aufgeführte Gruppe 5.2 (Alkohol in Kombination mit sonstigen Drogen und Medikamenten).

sie ebenfalls zu Kursempfehlungen führen konnten, so sind sogar 93 bis 94 % der Untersuchungsaufträge einbezogen. Diese beiden Gruppen mit sonstigen Auffälligkeiten sind nicht zu vernachlässigen, da für den überwiegenden Teil dieser Fälle ein zumindest indirekter Bezug zu Verkehrsauffälligkeiten in der Vorgeschichte angenommen werden kann. Diese beiden Gruppen werden deshalb ebenfalls in die Untersuchung einbezogen.

Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass die Zahlen zu den absolvierten MPU-Begutachtungsaufträgen für die vorliegende Untersuchung nur bedingt Aussagekraft haben. Zunächst handelt es sich bei den Werten in Tabelle 25 nicht um Personen, sondern durchgeführte Untersuchungen, es ist deshalb möglich, dass eine Person in mehreren Anlassgruppen vertreten ist. Deshalb wären Gruppen mit einer hohen Durchfallquote aufgrund von potenziellen Wiederholungen einer Maßnahme tendenziell überrepräsentiert. Weiterhin finden in dieser Untersuchung nur Personen mit einer Neuerteilung und entsprechend vorangegangener Entziehung Berücksichtigung. Es ist aber durchaus möglich, dass eine MPU genutzt wird, den Vorwurf einer mangelnden Fahreignung zu entkräften und auf diesem Weg den Verlust der Fahrerlaubnis zu verhindern. Insbesondere bei Delikten im Zusammenhang mit dem Besitz von Betäubungsmitteln scheint dieses Vorgehen nicht unüblich zu sein. Aber auch bei bestimmten Konstellationen im Zusammenhang mit Alkohol findet dieses Vorgehen Anwendung.<sup>8</sup>

## 2. Ausgewählte Personengruppen ohne MPU

Es gibt darüber hinaus auch Fälle, in denen ohne vorausgehende MPU die Fahrerlaubnis nach einer Entziehung neu erteilt wird.

Tabelle 26 gibt einen Überblick über die Zahl der Entziehungen durch Gerichte und Fahrerlaubnisbehörden sowie über die Verzichte in dem für die Auswahl der Untersuchungseinheiten relevanten Zeitraum der Jahre 2004 bis 2007. Nur ein vernachlässigbar kleiner Teil der Entziehungen und Verzichte schließt eine zeitnahe Neuerteilung aus. Die Fälle mit Sperrzeiten von mehr als zwei Jahren machen nur etwa zwei Promille aus. Dazu kommt eine unbestimmte Zahl von Fällen, in denen die Person aufgrund ihres Alters oder einer bleibenden Behinderung auf eine neue Fahrerlaubnis für immer verzichtet.

Zu den Fällen, in denen Personen eine Neuerteilung in der Regel ohne vorangehende MPU erhalten, gehören

- Personen, die einer Anordnung zur Teilnahme an einem Aufbauseminar nicht nachgekommen sind (sowohl nach Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe, § 2a Abs. 3 StVG (A7), wie auch des Punktsystems, § 4 Abs. 7 StVG (A8)),
- Personen, denen aufgrund wiederholter Zuwiderhandlungen in der Probezeit die Fahrerlaubnis entzogen wurde (§ 2a Abs. 2 Nr. 3 StVG (A9)),
- Alkohol-Ersttäterinnen und -täter unter 1,6 ‰ BAK (§ 13 Nr. 1c FeV (A10)).

Es lassen sich demnach die insgesamt 10 in Bild 3 präsentierten Problemgruppen eingrenzen, die zugleich die Grundgesamtheit dieser Studie bilden.

Die Tabelle 25 führt als Zahl in Klammern zusätzlich die Prozentanteile der positiven MPU-Ergebnisse sowie der beschränkt positiven Ergebnisse mit Kursempfehlung an. Mit diesen Zahlen lässt sich der Umfang der ersten sechs definierten Problemgruppen ermitteln. Unter der liberalen Annahme,<sup>9</sup> dass alle Personen mit Kursempfehlung dieser folgen und diese Personen sowie alle Personen mit positiver MPU eine Neuerteilung beantragen und auch erwirken, kann dies zugleich als eine Abschätzung der Zahl der Neuerteilungen in diesen Problemgruppen gelten.

Die so ermittelten Schätzzahlen für die beiden Jahre 2006 und 2007 sind der Tabelle 2 zu entnehmen. Die geschätzten Neuerteilungen für die ersten sechs Problemgruppen machen rund 60 % der jährlich insgesamt registrierten Neuerteilungen aus, wobei etwa 15 % aus §70-Kursempfehlungen und 45 % aus uneingeschränkt positiven MPU stammen.

<sup>8</sup> Am Verwaltungsgericht Neustadt wurde beispielsweise in einem Fall entschieden, dass es zulässig war, einem Fahrradfahrer die Fahrerlaubnis zu entziehen. Der Radfahrer war mit einer BAK von 1,7 ‰ von der Polizei kontrolliert worden. Der Anordnung zur MPU kam er nicht nach, woraufhin ihm die Fahrerlaubnis entzogen wurde (VerwG Neustadt AZ 3 L 636/14. In: Fahrschule 10/14, S. 41).

<sup>9</sup> Nach Angaben von JACOBSHAGEN und UTZELMANN (1995, S. 84) sprachen die Fahrerlaubnisbehörden 1989 bei Punktetätären nach einer positiven MPU in 97 % der Fälle und nach einer Nachschulung in 88 % der Fälle eine Neuerteilung aus (dabei ist zu bedenken, dass es damals noch nicht die besondere Institution der §70-Kurse gab).

Problemgruppe: (Nr. Anlassgruppe)	Jahr MPU+	2006 §70-Kurse	Jahr MPU+	2007 §70-Kurse
1. Alkohol-Ersttäter [A1]	16.863	5.383	16.627	4.985
2. Alkohol-Wiederholungstäter [A2]	7.546	2.636	7.368	2.617
3. BtM-Problematik [A3]	10.159	2.320	10.244	1.977
4. Alkohol- und Punktetäter [A4]	3.069	1.076	2.943	1.043
5. Punktetäter ohne Alkohol- oder Drogenproblematik [A5]	6.636	3.291	7.128	3.459
6. Anlassgruppen ohne klare Zuordnung [A6]	2.161	679	2.232	687
Summe	46.434	15.385	46.542	14.768
Neuerteilungen nach positiver MPU oder Kursteilnahme	61.819		61.310	

Tab. 2: Geschätzte Zahl der Neuerteilungen (Obergrenze) in den Jahren 2006 und 2007 nach positiver MPU (MPU+)/§70-Kurs

Problemgruppen	2004	2005	2006	2007
7. Personen, die einer Anordnung zum Aufbau-seminar in der Probezeit nicht nachgekommen sind [A7]	6.377	4.702	4.810	4.637
8. Personen, die einer Anordnung zum Aufbau-seminar nach dem Punktsystem nicht nachgekommen sind [A8]	4.458	3.777	4.150	4.165
9. Zuwiderhandlungen in der Probezeit nach einer schriftlichen Verwarnung [A9]	2.387	1.993	2.223	2.394

Tab. 3: Geschätzte Zahl der Neuerteilungen (Obergrenze) nach einer Entziehung in den Jahren 2004 bis 2007 für A7 bis A9

Geht man weiterhin davon aus, dass keine Person der Problemgruppen A7 bis A9 der Entziehung durch einen Verzicht zuvorgekommen ist und alle Personen die Fahrerlaubnis neu erteilt bekommen haben, kommt man auf Basis der Zahlen aus Tabelle 26 für die Problemgruppen A7 bis A9 zu den geschätzten Werten der Tabelle 3.

Für die Gruppe A10 liegen aus vorhandenen Statistiken keine Anhaltspunkte vor.

Zusammen mit weiteren Restriktionen aus untersuchungstechnischen Problemen führen diese Vorüberlegungen schließlich zu folgenden Ein- und Ausschlusskriterien für den Gegenstand der Untersuchung:

- 1a) Einbezogen werden alle Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer mit ordentlichem Wohnsitz in Deutschland,<sup>10</sup>
- 1b) mit einer Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach einer vorangegangenen Entziehung,<sup>11</sup>
- 1c) sofern die Entziehung direkt oder indirekt auf einem Fehlverhalten im Verkehr mit Straftaten oder mit Ordnungswidrigkeiten ab 40 Euro Geldbuße beruht.
- 2a) Ein direkter Bezug zu einem Fehlverhalten ist gegeben, wenn die Entziehung durch ein Ge-

richt auf der Grundlage des Strafgesetzbuchs wegen einer Straftat „bei oder in Zusammenhang mit dem Führen von Kraftfahrzeugen“ ausgesprochen ist (§ 69 StGB), außerdem bei Entziehungen durch die Fahrerlaubnisbehörden aufgrund

- des Erreichens von 18 Punkten (§ 4 Abs. 3 Nr. 3 StVG),
- von weiteren Zuwiderhandlungen in der Probezeit nach einer schriftlichen Verwarnung (§ 2a Abs. 2 Nr. 3 StVG) oder
- schwerer oder wiederholter Verstöße gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen (§ 46 Abs. 1 FeV).

<sup>10</sup> Die Wohnsitzbedingung ist durch das Verfahren der Neuerteilung gewährleistet, da sie dort als Voraussetzungen berücksichtigt ist (§ 7 FeV).

<sup>11</sup> Anbieter von §70-Kursen berichten von Fällen, in denen Widerspruch gegen die Entziehung eingelegt wurde und die Fahrerlaubnisbehörde das Verfahren solange aussetzt, um dem Verkehrsteilnehmer Gelegenheit zu geben, die Teilnahmebescheinigung eines §70-Kurses vorzulegen. In diesen Fällen liegt im VZR weder eine rechtskräftige Entziehung noch eine Neuerteilung vor. Ohne diese Information können diese Sonderfälle aber nicht im Rahmen eines Routineverfahrens untersucht werden. Diese Fälle werden deshalb ausgeschlossen.

- 2b) Ein indirekter Bezug zu einem Fehlverhalten ist weiterhin gegeben, wenn die Entziehung durch die Fahrerlaubnisbehörde auf der Grundlage der weiteren Regelungen des Punktsystems (§ 4 StVG) oder der Fahrerlaubnis auf Probe (§ 2a StVG) ausgesprochen ist, weil in diesen Fällen auf vorausgegangene Verkehrsverstöße zu schließen ist.
- 2c) Ein indirekter Bezug zu einem (vergangenen oder akut zu erwartenden) Fehlverhalten im Verkehr besteht außerdem bei Entziehungen durch die Fahrerlaubnisbehörde aufgrund von Alkoholmissbrauch oder -abhängigkeit, Missbrauch oder Abhängigkeit von Betäubungs- oder Arzneimitteln (§ 46 Abs. 1 FeV in Verbindung mit der dortigen Anlage 4), Neigung zu Ausschreitungen sowie schweren oder wiederholten Vergehen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze (§ 46 Abs. 1 FeV).
- 3) Neben der vorangegangenen Entziehung werden auch vorangegangene Verzichte einbezogen, die in einem zeitlich engen Zusammenhang mit einer Verurteilung wegen einer Verkehrsstraftat stehen.
- 4) Ausgeschlossen werden Personen mit einer vorangegangenen Entziehung durch die Fahrerlaubnisbehörde nach § 3 StVG wegen mangelnder körperlicher oder geistiger Eignung oder Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen.<sup>12</sup>
- 5) Ausgeschlossen werden auch Personen, denen, gemessen am Datum der Ausstellung, erst ungewöhnlich spät nach der (vorläufigen) Entziehung oder dem Verzicht, gemessen am Datum der Rechts- oder Bestandskraft, eine neue Fahrerlaubnis erteilt wird, da diese Personen zu einer besonderen (inhaltlichen oder untersuchungstechnischen) Problemgruppe gehören (nähere Begründung s. u.).
- 6) Nicht zur betrachteten Grundgesamtheit gehören alle Personen mit ordentlichem Wohnsitz im Ausland, denen das Recht erteilt wird, nach vorangegangener Entziehung von einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland wieder Gebrauch zu machen.
- 7) Weiterhin berücksichtigt werden Entziehungen aufgrund
- eines nicht erbrachten Eignungsgutachtens und
  - „sonstiger charakterliche(r) Mängel“ und „sonstiger Entscheidungs- bzw. Entziehungsgründe“.

Gemäß Punkt 5 soll ein ungewöhnlicher Verzug zwischen Entziehung und Neuerteilung zu einem Ausschluss führen. Dafür sind folgende Gründe anzuführen:

- Mit der verwendeten Datenbasis ist eine Analyse nur über einen kurzen Zeitraum vor der Neuerteilung möglich, da die verwendete Datenbasis Informationen erst ab dem Jahr 2004 bereitstellt (dazu Kapitel 3).
- Bis zum Jahr 2008 waren gemäß § 20 FeV Personen mit einem Verzug von mehr als zwei Jahren die erleichterten Zugangsbedingungen ohne erneute Ablegung der Prüfung verwehrt, da man davon ausging, dass die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten in der Regel nicht mehr ausreichend vorhanden waren.
- Es kann vermutet werden, dass bei einer sehr späten Neuerteilung besondere Lebensumstände vorlagen, die der Bemühung um eine Neuerteilung der Fahrerlaubnis im Wege standen (z. B. Alkoholabhängigkeit, Lebenskrise, finanzielle Schwierigkeiten, Erkrankung usw.).
- Wenn zwischen dem Ende der Fahrerlaubnis-sperre und der Neuerteilung besonders viel Zeit verstreicht, besteht darüber hinaus die Vermutung, dass die erste MPU negativ verlaufen war und die Person weitere Anläufe nehmen musste, um schließlich ein positives Urteil zu erreichen.

Die Zahl der in den Jahren 2006 und 2007 rund 20.000 jährlich bestandenen Prüfungen<sup>13</sup> zu Zwecken einer Neuerteilung auf rund 100.000 Neuerteilungen weist auf den beträchtlichen Anteil von rund 20 % an Personen hin, die sich erst später als zwei Jahre nach der Entziehung oder dem Verzicht eine

<sup>12</sup> Dies hat neben inhaltlichen vor allem untersuchungstechnische Gründe: Denn Eintragungen im VZR von behördlichen Entziehungen auf sogenannten A-Mitteilungen, denen die in § 63 FeV genannten körperlichen oder geistigen Mängel oder fehlenden Befähigungen zugrunde liegen, sind bei Neuerteilung zu tilgen. Dies zieht in der Regel auch die Tilgung der Neuerteilung im Register nach sich, was sich untersuchungstechnisch als Datenlücke unklarer Ursache darstellt.

<sup>13</sup> Im Jahr 2006, theoretisch: 19.914, praktisch: 20.504; im Jahr 2007, theoretisch: 20.294, praktisch: 20.972 (Quelle: Fahrerlaubnisse, Jahr 2006, Jahr 2007, Kraftfahrt-Bundesamt).

Neuerteilung erwirken. Daher sollte diese Gruppe als besondere Problemgruppe in den Blick genommen werden, sofern es die Datenlage erlaubt.

Die soeben angeführten inhaltlichen Ausschlusskriterien werden ergänzt durch technische Belange, insbesondere in Kapitel 3 erläutert.

### 3 Untersuchungsdesign

Für die Bewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen existieren neben dem VZR nur wenige Alternativen. Werden registerpflichtige Verkehrsauffälligkeiten als Indikatoren der Legalbewährung herangezogen, sind die Daten des VZR und für aktuelle Vorhaben seit Mai 2014 das FAER sogar Voraussetzung.

Das VZR war eine inhaltlich geeignete Informationsquelle zur Analyse von Legalbewährung mit ausreichender Spezifität. Alle nötigen Informationen wurden dabei aus dem ohnehin geführten amtlichen Register gezogen, sodass kein zusätzlicher Erhebungsaufwand entstand. Die Daten des VZR bieten auch für diese Studie eine umfangreiche und aussagekräftige Basis, die weiterführend auch die Entwicklung eines routinemäßig einsetzbaren Aufbereitungsverfahrens ermöglicht.

Mit der Verwendung der Daten des VZR als Datenquelle sind einige Besonderheiten und Restriktionen verbunden. Diese werden in dem folgenden Kapitel vorgestellt und einer Bewertung in Bezug auf die Qualität der Daten und Konsequenzen für die darauf aufbauenden Analysen unterzogen.

Für deviantes Verhalten im Straßenverkehr kann und muss von einer hohen Dunkelziffer ausgegangen werden. Zahlreiche Verkehrsverstöße werden nicht festgestellt und damit auch nicht aktenkundig. Daraus ergeben sich noch nicht zwingend Probleme für Evaluationsvorhaben, die eine Legalbewährung im Fokus haben.

Allerdings können sich Schwierigkeiten bei der Verwendbarkeit der Daten ergeben, wenn damit systematische Effekte, wie zum Beispiel regional stark schwankende Dunkelziffern, verbunden sind. In diesem Fall ist bei Vergleichen entsprechende Vorsicht geboten.

Inwieweit die sogenannte Dunkelfeldproblematik Auswirkung auf die Analyse von Legalbewährung hat, wurde bereits diskutiert (MEYER, 2010,

S. 67 ff.). Dabei konnte festgestellt werden, dass daraus keine grundlegende Beeinträchtigung erwächst.

Eine weitere Besonderheit des VZR war mit der Untererfassung einiger Informationen verbunden. Im Register wurden nicht alle Entscheidungen der Fahrerlaubnisbehörden, Bußgeldstellen und Gerichte erfasst. JACOBSHAGEN und UTZELMANN (1995, S. 83) stellten anhand von Daten des Jahres 1989 fest, dass nur zwei Drittel der nach einer MPU getroffenen Entscheidungen der Fahrerlaubnisbehörden im VZR erfasst wurden. Die Ursachen dafür können unterschiedlicher Natur sein.

Insbesondere kommen dafür Restriktionen infrage, die sich aus der Führung des VZR ergeben. Die Einrichtung und Führung des VZR erfolgten vor dem Hintergrund administrativer Zwecke. Daraus ergaben sich für alternative Nutzungen der Informationen des VZR – wie in dieser Studie – Rahmenbedingungen, die Beachtung finden müssen. Diese werden nun vorgestellt.

1. Das VZR hatte die Aufgabe, den jeweils neuesten Sachstand der gerichtlichen und verkehrsbehördlichen Entscheidungen zu Einzelpersonen darzustellen. Es ging deshalb um den jeweils aktuellen Zustand und nicht um die verzerrungsfreie Abbildung der gesamten Historie.
2. Das VZR enthielt nur Informationen, die für die administrativen Aufgaben unerlässlich waren. Wie JACOBSHAGEN und NICKEL (2010) deutlich machen, wurden für die Evaluation von Fahrerlaubnismaßnahmen aber noch weitere Informationen benötigt, die den Fahrerlaubnisbehörden vorlagen, aber nach gegenwärtiger Rechtslage dem Register nicht übermittelt werden durften (Beispiel: Angaben zum Gutachten).
3. Die Tilgungsregeln sorgten einerseits dafür, dass sich zu den Personen bei fortgesetzten Verkehrsverstößen Historien aufbauen. Zugleich wurde damit aber auch die Länge dieser Historien begrenzt.
4. Unterschiedlich lange Tilgungsfristen sowie die Mechanismen der Tilgungshemmung<sup>14</sup> führten dazu, dass die Registerinhalte verschiedener

<sup>14</sup> Anmerkung: Im FAER existiert die Tilgungshemmung nicht mehr. Bei künftigen Untersuchungen kann sie also außer Acht gelassen werden.

Personen im Allgemeinen unterschiedlich lange Zeiträume abdeckten.

5. Die komplizierten Mechanismen der Tilgungshemmung konnten bei den Verkehrsordnungswidrigkeiten zu Lücken in den Historien führen.
6. Der sogenannte Meldeverzug erschwert eine zeitraumbezogene Betrachtung. Insbesondere gerichtliche und verkehrsbehördliche Entscheidungen gehen mit erheblichem zeitlichem Verzug ein.
7. Die Tilgungshemmung kam nicht zur Wirkung, wenn Mitteilungen erst nach Ende der sogenannten Überliegefrist von einem Jahr eingingen. Unter der Überliegefrist ist zu verstehen, dass zu hemmende Mitteilungen in einen inaktiven Status versetzt wurden und noch ein Jahr im Register verblieben. Sie wurden allerdings nicht mehr beauskunftet und der ihnen zugeordnete Punktwert floss nicht in die Gesamtpunktzahl ein. Erreichte während der Überliegefrist eine neue Mitteilung aus dem Zeitraum vor der Inaktivsetzung der Bestandsmitteilung das Register, änderte sich der Status der Mitteilung wieder, wenn die neue Mitteilung eine Tilgungshemmung verursachte. Ging die neue Mitteilung allerdings nach Ende der Überliegefrist und der damit verbundenen endgültigen Löschung ein, entstand ein Bruch in der Historie der Person.
8. Das VZR bestand aus zwei Teilen: einem händisch geführten Papierregister und einer elektronisch geführten Datenbank. Bei Eingang einer gerichtlichen Mitteilung zu einer Straftat oder einer Mitteilung einer Fahrerlaubnisbehörde zu einer beschwerenden Fahrerlaubnismaßnahme (z. B. eine Entziehung) wechselte eine bereits elektronisch registrierte Person unter Abänderung ihrer Registernummer in das Papierregister (Problem der Registerwechsler).
9. Die Zuordnung von Mitteilungen an das VZR zu Personen erfolgte über Familiennamen, Geburtsnamen, Vornamen, Geburtsdatum und Geburtsort. Dabei wurde ein phonetisches Abgleichverfahren eingesetzt, das Trefferwahrscheinlichkeiten ermittelte. Bei unsicherer Identifizierung wurde ein personalintensives manuelles Verfahren der Personenzuordnung im Anschluss durchgeführt, das weitere Angaben wie etwa zum letzten Wohnort in die Entscheidung einbezog.

10. Korrekturmeldungen an das VZR wurden nachträglich zum Teil in einem manuellen Verfahren eingepflegt.

Für statistische Analysen sind die genannten Rahmenbedingungen zum Teil mit erheblichem Aufwand verbunden. Insbesondere die kosten- und zeitintensiven manuellen Tätigkeiten im Zuge der Datenbereitstellung sind dabei zu nennen.

### **Datengrundlage: Mitteilungszugang eines Jahres**

Bei der Bereitstellung der Daten muss sichergestellt werden, dass sich keine systematischen Datenverluste oder Verzerrungen ergeben. Im Folgenden wird das Verfahren der Datengewinnung beschrieben und mögliche potenzielle Problemstellungen diskutiert. In Klammern befindet sich der Bezug zur vorangegangenen Liste der Rahmenbedingungen des VZR.

Ausgangspunkt ist der Mitteilungszugang an das VZR. Seit 2004 erreichten nahezu alle Mitteilungen das VZR in digitalisierter Form. Dieser tägliche Zugang bildet zugleich die Datengrundlage für die Analysen dieser Studie.

- Aktualisierungsstand (zu Punkt 1)

Während die Informationen im VZR durch tägliche Aktualisierung einem stetigen Wandel unterzogen waren, entstand die Datengrundlage durch Fortschreibung. Neu eingegangene Mitteilungen wurden den einzelnen Personen zugeordnet. Die bereits vorhandenen Mitteilungen blieben dabei unberührt und konservierten damit den früheren Stand. Da grundsätzlich das Eingangsdatum gespeichert wurde, ist jeder beliebige frühere Stand vollständig rekonstruierbar.

- Tilgungsfristen (zu Punkten 3, 4, 5 und 6)

Die im VZR gesetzlich vorgeschriebenen Tilgungen besitzen in dieser Studie keine Relevanz, da der Beobachtungszeitraum kürzer ist. Die gesetzliche Tilgungsfrist von Eintragungen mit gerichtlichen oder behördlichen Entziehungen oder Verzichten begann mit der Neuerteilung der Fahrerlaubnis (§ 29 Abs. 5 StVG).<sup>15</sup> Die Tilgungsfrist betrug da-

<sup>15</sup> Hier heißt es ergänzend „spätestens jedoch fünf Jahre nach der Rechtskraft [...]“. Da in der vorliegenden Studie zwischen Entziehung und Neuerteilung maximal drei Jahre liegen, kann diese Einschränkung unberücksichtigt bleiben.

nach zehn Jahre. Während dieser Zeit wurde die Tilgung aller Straftaten sowie aller Ordnungswidrigkeiten mit Drogen- oder Alkoholbeteiligung gehemmt. Für alle übrigen Ordnungswidrigkeiten betrug der Zeitraum fünf Jahre. Für die ersten fünf Jahre nach einer Neuerteilung entstanden durch gesetzliche Tilgungen daher auch im VZR keine Datenlücken.

- Meldeverzug (zu Punkt 6)

Um das Problem des Meldeverzugs zu entschärfen, wird eine Nachlaufzeit von 12 Monaten eingeplant, in der ein später Mitteilungszugang an das VZR für die Auswertung noch Berücksichtigung findet. Analysen zum Zeitpunkt des Eingangs von Mitteilungen geben Auskunft über das Ausmaß an Meldeverzug (dazu Tabelle 4).

In Abhängigkeit der Länge der Nachlaufzeit lässt sich beispielsweise im Fall der Mitteilungen von Gerichten zu Ordnungswidrigkeiten der Anteil unberücksichtigter Mitteilungen von 12,1 % bei 6 Monaten auf 2,9 % bei 12 Monaten Nachlaufzeit senken. Der Effekt der Länge der Nachlaufzeit unterscheidet sich zwischen den einzelnen Mitteilungsarten. Insbesondere bei den Mitteilungen von Gerichten senkt die Verlängerung der Nachlaufzeit den Anteil unberücksichtigter Mitteilungen erheblich. Damit verbunden sind systematische Effekte in der Datengrundlage, da Mitteilungen von Gerichten bei kürzeren Nachlaufzeiten unterrepräsentiert sind. Um systematische Effekte zu vermeiden, darf diese Nachlaufzeit nicht zu kurz gewählt werden. Tabelle 4 zeigt, dass 12 Monate nach einer Verkehrsstraftat

noch 1,8 % und nach einer Ordnungswidrigkeit noch 2,9 % der gerichtlichen Mitteilungen an das VZR ausstehen. Bei Mitteilungen der Bußgeldbehörden zu Ordnungswidrigkeiten sind es dagegen nur 0,1 %. Wie bereits für andere empirische Studien wurde auch hier die Nachlaufzeit auf 12 Monate festgelegt. Der systematische Effekt zwischen den Mitteilungsarten ist nur noch minimal und eine Verlängerung der Frist über diese 12 Monate würde unverhältnismäßig lange Untersuchungszeiten nach sich ziehen.

Bei der Interpretation der Tabelle 4 ist weiterhin zu bedenken, dass sich die nominelle Nachlaufzeit  $N$  auf den letzten Tag des Bewährungszeitraums  $B$  bezieht. Bezogen auf den ersten Tag der Bewährungszeit ist die tatsächliche Nachlaufzeit viel höher, sie beträgt hier nämlich  $N + B$ . Bei einem nominellen Nachlauf von 12 Monaten und einer Bewährungszeit von 3 Jahren entspricht das einem Zeitraum von 4 Jahren. In dieser Zeit sind praktisch alle Mitteilungen eingegangen, auch die gerichtlichen Mitteilungen mit dem durchschnittlich größten Meldeverzug. Die Frage nach dem Anteil unberücksichtigter Mitteilungen stellt sich deshalb wie folgt: Wie viele Mitteilungen aus einem Beobachtungszeitraum von drei Jahren bleiben bei einer Begrenzung der Nachlaufzeit auf  $x$  Monate unberücksichtigt?

- Registerwechsler (zu Punkt 8)

Das Problem der Registerwechsler ist hier nicht gegeben, da alle Untersuchungseinheiten eine Entziehung ihrer Fahrerlaubnis aufweisen. Die Mittei-

Anteil unberücksichtigter (weil zu spät eingehender) Mitteilungen	Nachlaufzeit					
	6 Monate		9 Monate		12 Monate	
	bezogen auf den Zeitraum					
Art der Mitteilung (Ereignis, auf das sich das Datum bezieht):	3 Jahre	letzter Tag	3 Jahre	letzter Tag	3 Jahre	letzter Tag
Mitteilung der Verwaltungsbehörde zu einer Fahrerlaubnismaßnahme (Entscheidung)	0,5 %	1,9 %	0,4 %	1,4 %	0,3 %	1,0 %
Mitteilung der Bußgeldbehörde zu einer Ordnungswidrigkeit (Tat)	0,4 %	3,9 %	0,1 %	1,3 %	0,1 %	0,5 %
Mitteilung des Gerichts zu einer Strafsache (Tat)	5,6 %	41,1 %	3,0 %	19,1 %	1,8 %	9,8 %
Mitteilung des Gerichts zu einer Ordnungswidrigkeit (Tat)	12,1 %	85,2 %	6,1 %	49,4 %	2,9 %	23,3 %

Lesebeispiel: Bei sechs zusätzlichen Monaten nach Ende der Bewährungszeit („Nachlaufzeit“) bleiben 0,5 % der verwaltungsbehördlichen Mitteilungen aus der dreijährigen Bewährungszeit unberücksichtigt. Bezogen allein auf den letzten Tag der Bewährungszeit stehen nach 6 Monaten dagegen noch 1,9 % dieser Mitteilungen aus.

Tab. 4: Anteil unberücksichtigter Mitteilungen des Jahres 2007

lung zu einer Entziehung löst automatisch die Speicherung der betreffenden Person im Papierregister aus, sodass neben der Entziehung auch alle weiteren Eintragungen zu dieser Person unter der aus der VZR-Abfrage bekannten Registernummer gespeichert werden.

- Art des Zugangs (zu Punkt 8)

Im Jahr 2004 trafen noch 0,4 % aller Mitteilungen in Papierform ein und gingen damit der statistischen Datengrundlage verloren. Es wurde trotzdem auf die manuelle Erfassung und Kodierung der Unterlagen verzichtet. Diese Verluste bewirken zwar eine minimale Unterschätzung der tatsächlichen Rückfallquoten der einzelnen Untersuchungsgruppen, allerdings erscheint der Aufwand einer manuellen Nachbearbeitung unverhältnismäßig hoch, zumal im Zeitverlauf die ohnehin geringe Zahl der Papiereingänge weiterhin abgesunken ist.

- Personenidentifizierung und nachträgliche Korrekturen (zu Punkt 9 und 10)

Eine nachträgliche manuelle Personenidentifizierung hat für diese Studie nicht stattgefunden. Daher gab es einen Anteil an nicht sicher identifizierten Personen. Das Ausmaß kann nicht exakt bestimmt werden. Auf der Basis von Erfahrungswerten aus

vorangegangenen empirischen Projekten mit der gleichen Datengrundlage lässt sich der Anteil mit etwa 2 % angeben. Es finden auch keine nachträgliche Korrekturen Berücksichtigung in der statistischen Datengrundlage. Für den Untersuchungszeitraum liegen diese im unteren einstelligen Prozentbereich.

Weiterhin sind unsystematische Datenverluste (z. B. unplausible oder fehlende Angaben) eine mögliche Fehlerquelle.

### Technische Ausschlusskriterien

Die aufgezählten technischen Probleme führen dazu, dass sich in Ergänzung zum Kapitel 2.2 weitere Ausschlusskriterien ergeben:

- Personen, die nicht sicher im VZR identifiziert werden, bleiben unberücksichtigt,
- Mitteilungen an das VZR, die im KBA auf Papier eingehen, liegen zu den Untersuchungspersonen nicht vor,
- Mitteilungen in der VZR-Protokolldatei, die eine vorläufige Registernummer aufweisen, können nicht den Untersuchungspersonen zugeordnet werden.

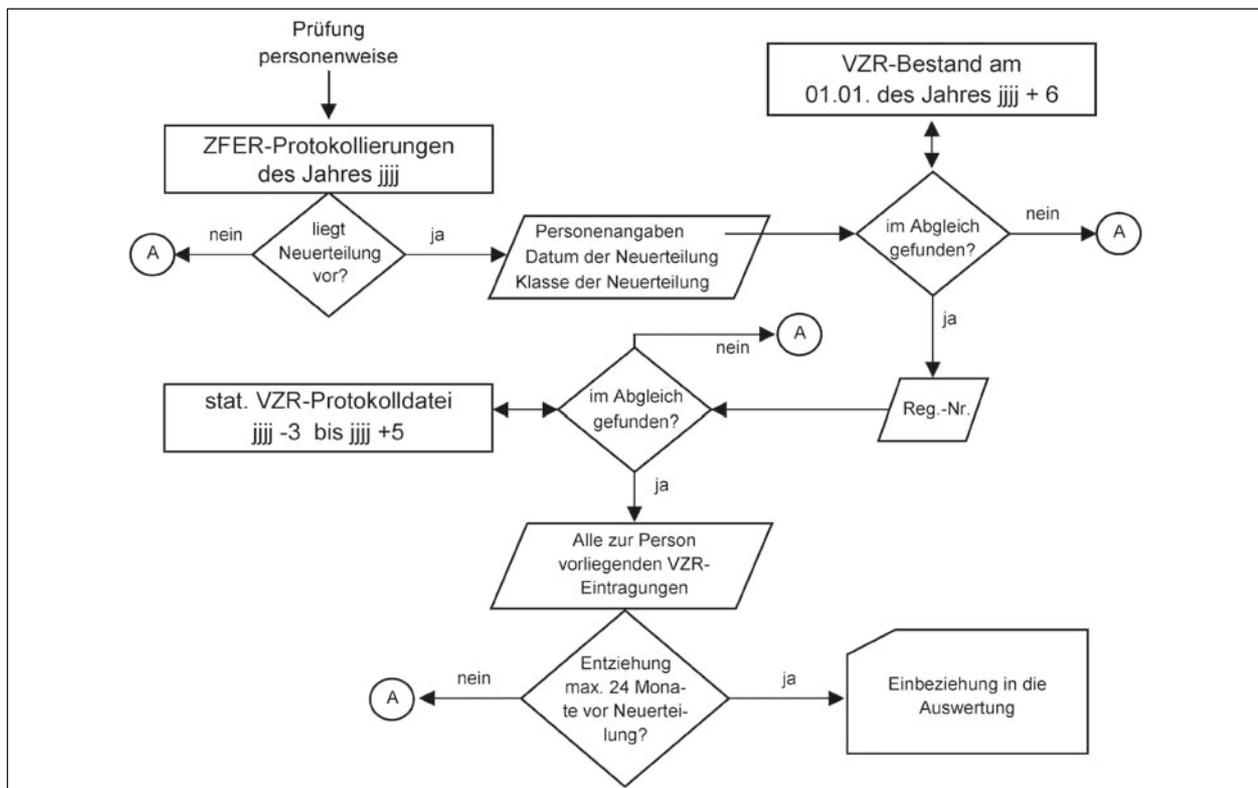


Bild 4: Verfahrensschema zur Rekrutierung

Auf der Basis aller genannten Ein- und Ausschlusskriterien und der Prämissen, die sich aus den Rahmenbedingungen des VZR ergeben, lässt sich die Rekrutierung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer grafisch darstellen (dazu Bild 4).

Trotz der angesprochenen Schwierigkeiten und insbesondere unter Berücksichtigung der Besonderheiten dieser Datengrundlage bilden die Informationen des VZR eine geeignete Grundlage für die Beurteilung der Legalbewährung von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass kaum alternative Datenzugänge existieren, die Informationen zu Verkehrsauffälligkeiten bundesweit, systematisch und objektiv bereitstellen. Andere Möglichkeiten der Datengewinnung, wie beispielsweise Primärerhebungen durch Befragungen, besitzen je nach Modus zahlreiche methodische Probleme wie beispielsweise Selbstselektionseffekte, soziale Erwünschtheit, Erinnerungsfehler, Nonresponse und Coverage-Fehler, um nur einige zu nennen. Hinzu kommen die allgemeinen Restriktionen von Umfragen wie beispielsweise eingeschränkte Fallzahl, Klumpungseffekte oder regionale Einschränkungen aufgrund der mit jeder Datenerhebung verbundenen finanziellen Aufwände.

Die Qualität der in dieser Studie verwendeten Daten und damit auch der im Anschluss folgenden Analysen ist aus einem weiteren Grund positiv zu bewerten. Aufgrund des Studiendesigns als Vollerhebung treten keine stichprobenbasierten Fehler auf. Alle Ergebnisse können deskriptiv ausgewertet und verwendet werden, da keine inferenzstatistischen Einschränkungen, wie beispielsweise Konfidenzintervalle, Beachtung finden müssen.

## 4 Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis

Nachdem in den vorangegangenen Kapiteln die inhaltlichen Grundlagen und die methodische Herangehensweise herausgearbeitet wurden, folgt nun die Analyse der beobachteten Wiederauffälligkeiten. Einführend wird hierfür die Zusammensetzung der untersuchten Gruppe dargestellt.

Die Auseinandersetzung mit der Wiederauffälligkeit erfolgt zunächst anhand der eingangs definierten

Gruppen (dazu Kapitel 1). Anschließend finden Alter und Geschlecht als demografische Merkmale Beachtung. Danach wird ein Vergleich zwischen den beiden Erhebungskohorten vorgenommen. Ausgehend von diesen Ergebnissen und auf der Basis der zu Beginn des Berichts angestellten inhaltlichen Betrachtungen wird ein Vorschlag für die Wahl der Referenzwerte abgeleitet.

### 4.1 Zusammensetzung der Untersuchungsgruppe

Von den 132.102 beobachteten Personen ist der überwiegende Teil männlichen Geschlechts (87,3 %). Dabei ist zu berücksichtigen, dass von allen im VZR registrierten Verkehrsauffälligkeiten fast 80 % von Männern begangen werden (Bundesamt, 2013). Dazu kommt eine allgemein niedrigere Fahrerlaubnisquote bei Frauen (Krafftahrt-Bundesamt, 2014).

Das Durchschnittsalter liegt bei 35,8 Jahren zum jeweils individuellen Beobachtungsbeginn, dem Eintritt in die Untersuchungsgruppe. Die Frauen sind mit 37,7 Jahren etwa zwei Jahre älter als die Männer (35,5 Jahre). Die Altersstruktur unterscheidet sich zwischen den Geschlechtern nur gering (vgl. Tabelle 5).

Auffällig ist allerdings für beide Geschlechter eine linkssteile Verteilung (vgl. Bild 5). Neben demografischen Aspekten, die sich insbesondere in den höheren Altersgruppen bemerkbar machen (abnehmender Anteil älterer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer), dürfte dafür das sogenannte „Jugendlichkeitsrisiko“ sein. Die erhöhte Risikosituation der 18- bis 24-Jährigen durch das Fehlen fest verankerter verkehrssicherheitsförderlicher Einstellungen wird auch in diesem Kontext sichtbar.

Alterskategorie	männlich	weiblich
	N = 115.313	N = 16.693
bis 24	28,7 %	21,6 %
25-64	68,1 %	75,0 %
ab 65	3,3 %	3,4 %

Anmerkung: Soweit nicht anders gekennzeichnet, ist immer das Alter zu Beginn des individuellen Beobachtungszeitraums gemeint. Bei 86 Personen fehlt die Angabe zum Geschlecht, bei 10 weiteren zum Alter.

Tab. 5: Altersverteilung der Untersuchungspopulation nach Geschlecht

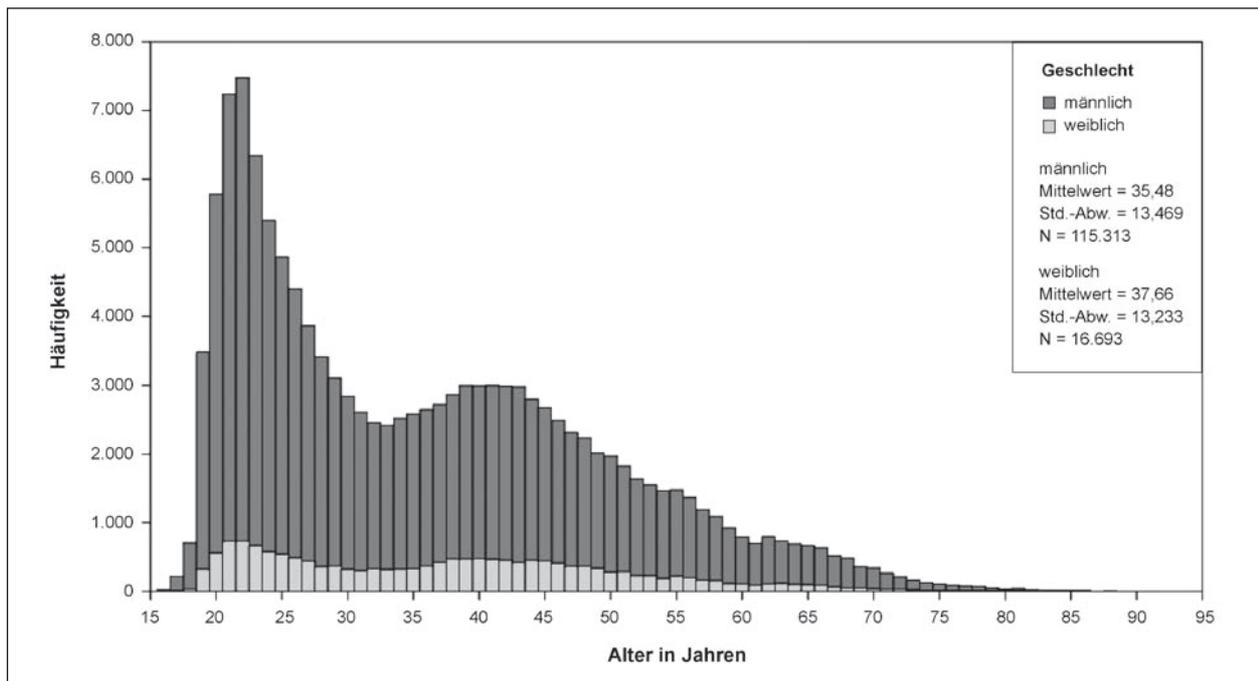


Bild 5: Altersverteilung nach Geschlecht (absolute Häufigkeiten)

## 4.2 Rückfallhäufigkeiten

Wie bereits einleitend erwähnt, werden die Indikatoren „Ein Punkt“ und „Entziehung“ den Schwerpunkt der Analysen bilden. Für ausgewählte Fragestellungen werden zusätzlich weitere Indikatoren herangezogen. Weiterführende Informationen zu allen Indikatoren befinden sich in Tabelle 27.

In Kapitel 8 befindet sich zudem Tabelle 28 mit den allgemeinen Indikatoren Alkohol, Drogen, und Punkte sowie dem Indikator ohne neuen Register- eintrag,<sup>16</sup> der eine vollständige Legalbewährung repräsentiert.

### 4.2.1 Unterschiede nach Grund der Entziehung

In diesem Kapitel steht die Untersuchung der bereits eingangs (Kapitel 1) vorgestellten Entziehungsgründe im Mittelpunkt. Neben den für sich stehenden Befunden zur jeweiligen Subgruppe erfolgt auch ein

Vergleich mit den übrigen Gruppen der Studie. Diese anderen Entziehungsgrundgruppen werden zusammengefasst und im Folgenden als Gesamt- vergleichsgruppe (GVG) bezeichnet. Die Informationen dazu befinden sich in der Tabelle 6.

### Entziehungsgrund Alkohol

In Tabelle 7 wird die Subpopulation mit dem Entzugsgrund Alkohol untersucht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Aufsummieren der Häufigkeiten aller Indikatoren nicht sinnvoll ist, da eine Person in mehreren Indikatoren Berücksichtigung finden kann (dazu Kapitel 2.1.4). Mit 85.287 Personen handelt es sich um die mit Abstand größte Gruppe innerhalb der Studie, sie umfasst fast zwei Drittel aller Fälle (64,6 %).

Bemerkenswert ist insbesondere, dass die unspezifische<sup>17</sup> Bewährung der Alkoholtäterinnen und -täter wesentlich besser ausfällt als in den Gruppen „Drogen“, „Punkte“ und „weitere Entziehungsgründe“ (vgl. Tabelle 6, GVG1). In GVG1 erreichen 46,2 % der Fahrerinnen und Fahrer mindestens einen Punkt. Der Wert liegt somit mehr als ein Drittel über dem der Personen mit einer Entziehung aufgrund von Alkoholdelikten. Annähernd eineinhalbmal so vielen Personen der GVG1 (9,6 %) wird erneut die Fahrerlaubnis entzogen. Auch bei den Drogenauffälligkeiten liegt der Wert niedriger als bei den anderen Gruppen.

<sup>16</sup> Anmerkung: Die Summe aus dem Indikator P1 und dem Indikator „ohne neuen Register- eintrag“ müsste die Gesamtzahl aller untersuchten Personen ergeben. Aufgrund seltener Einzelfälle weicht die Summe dieser beiden Indikatoren allerdings davon ab. Beispielsweise kann die Entziehung einer Fahrerlaubnis stattfinden, obwohl der auslösende Verstoß nicht bepunktet wird. In der Untersuchungsgruppe gilt dies für 515 Fälle (0,4 %) (siehe dazu Tabelle 29).

<sup>17</sup> Zur Definition spezifischer und unspezifischer Indikatoren siehe Kapitel 2.1.4.

	GVG1	GVG2	GVG3	GVG4
<b>Auffälligkeit</b>	<b>N = 46.815</b>	<b>N = 126.659</b>	<b>N = 128.788</b>	<b>N = 94.044</b>
Entziehungsindikator E (beliebiger Verstoß)	9,6 %	7,5 %	7,7 %	6,6 %
Punkteindikator P1 (beliebiger Verstoß)	46,2 %	38,5 %	37,6 %	36,0 %
Entziehungsindikator Ea.alk (Alkoholdelikt)	3,7 %	4,7 %	4,7 %	4,9 %
Punkteindikator P1a.alk (Alkoholdelikt)	5,5 %	6,7 %	6,6 %	6,8 %
Entziehungsindikator Ea.dro (Drogendelikt)	1,6 %	0,7 %	0,9 %	0,7 %
Punkteindikator P1a.dro (Drogendelikt)	2,5 %	1,3 %	1,5 %	1,1 %

Tab. 6: Gesamtvergleichsgruppen zur Auffälligkeit der einzelnen Entziehungsgründe

(Wieder-)Auffälligkeit <sup>1</sup>	N = 85.287
Entziehungsindikator E (beliebiger Verstoß)	6,5 %
Punkteindikator P1 (beliebiger Verstoß)	34,3 %
Entziehungsindikator Ea.alk (Alkoholdelikt)	5,1 %
Punkteindikator P1a.alk (Alkoholdelikt)	7,1 %
Entziehungsindikator Ea.dro (Drogendelikt)	0,5 %
Punkteindikator P1a.dro (Drogendelikt)	0,8 %

<sup>1</sup> Die jeweils zum Entziehungsgrund passenden Indikatoren werden als Wiederauffälligkeit bezeichnet, die anderen als Auffälligkeit.

Tab. 7: Indikatoren der (Wieder-)Auffälligkeit über alle Fälle mit dem Entzugsgrund Alkohol

Anders sieht es bei den zugehörigen spezifischen Rückfällen aus. Hier fallen Personen mit einer vorangegangenen Entziehung, die in Zusammenhang mit einem Alkoholvergehen ausgesprochen wurde, deutlich häufiger auf. 5,1 % verlieren ihre Fahrerlaubnis erneut (alle anderen: 3,7 %) und 7,1 % fallen mit einem bepunkteten Delikt auf (alle anderen: 5,5 %).

Daraus lässt sich als erste Schlussfolgerung ziehen, dass Personen mit einer Entziehung aufgrund einer Alkoholproblematik zwar eine insgesamt geringere Auffälligkeit – und damit bessere Legalbewährung – als die anderen Entziehungsgruppen haben, dies jedoch nicht für ihr spezifisches Problemfeld, die Trennung von Alkoholkonsum und Teilnahme am Straßenverkehr gilt.

### Entziehungsgrund Drogen

Die zweite, wenn auch mit 5.443 Fällen wesentlich kleinere Gruppe umfasst die eindeutig auf Drogendelikte zurückzuführenden Entziehungen.

Die Verteilung der Auffälligkeiten ist anhand der relevanten Indikatoren in Tabelle 8 dargestellt. Im

(Wieder-)Auffälligkeit	N = 5.443
Entziehungsindikator E (beliebiger Verstoß)	9,2 %
Punkteindikator P1 (beliebiger Verstoß)	39,3 %
Entziehungsindikator Ea.alk (Alkoholdelikt)	2,3 %
Punkteindikator P1a.alk (Alkoholdelikt)	3,9 %
Entziehungsindikator Ea.dro (Drogendelikt)	4,5 %
Punkteindikator P1a.dro (Drogendelikt)	5,7 %

Tab. 8: Indikatoren der (Wieder-)Auffälligkeit über alle Fälle mit dem Entzugsgrund Drogen

Vergleich zur Alkoholgruppe fallen erheblich höhere Werte für die Indikatoren E und P1<sup>18</sup> auf. Auch im Vergleich zu allen anderen Gruppen (GVG2, siehe Tabelle 6) wird diese Personengruppe häufiger wieder auffällig. Das Gleiche gilt für die beiden Indikatoren der erneuten Entziehung (9,2 % zu 7,5 %) und beim Ein-Punkte-Indikator (39,3 % zu 38,5 %).

Lediglich im Bereich der Alkoholvergehen weisen Personen mit einer Entziehung wegen Drogendelikten eine wesentlich bessere Legalbewährung auf. Nur 2,3 % haben innerhalb des Beobachtungszeitraums eine Entziehung aus diesem Grund (GVG2: 4,7 %) und 3,9 % (mindestens) ein bepunktetes Alkoholvergehen (GVG2: 6,7 %).

Wie auch schon bei der Gruppe der Alkoholtäterinnen und -täter liegt die spezifische Rückfallhäufigkeit, hier also die erneute Drogenauffälligkeit, deutlich über dem Wert der Vergleichsgruppe. 4,5 % verlieren erneut ihre Fahrerlaubnis aufgrund eines Drogendelikts. Bei den anderen Entziehungsgruppen sind es nur 0,7 %, ein um den Faktor 6,4 kleinerer Anteil. Ähnlich, wenn auch nicht in der

<sup>18</sup> Zur Bezeichnung dieser und aller weiteren Indikatoren, vgl. Kapitel 2.1.4.

Dramatik, sieht es bei dem Ein-Punkt-Indikator aus. 5,7 % der Personen in der Gruppe Drogen stehen 1,3 % in der GVG gegenüber.

### Entziehungsgrund Punkte

Dem Entziehungsgrund Punkte, also aufgrund des Erreichens oder Überschreitens der 18-Punkte-Schwelle, sind die wenigsten Personen zuzuordnen. Mit 3.314 Personen macht diese Gruppe lediglich 2,5 % der Untersuchungsgruppe aus. Nichtsdestotrotz ist es aufgrund des Fokus, der in der öffentlichen Wahrnehmung auf dieser Gruppe liegt, und der fehlenden Erkenntnisse über diese Tätergruppe sinnvoll und gerechtfertigt, sie gesondert auszuweisen. Zudem unterscheidet sich dieses Kriterium wesentlich von den anderen, die zu einer Entziehung führen. Während bei Alkohol- oder Drogenverstößen sowie den unter weitere Entziehungsgründe subsummierten Straftaten bereits ein einzelnes Vergehen zum Entzug der Fahrerlaubnis führen kann, ist das Erreichen der 18-Punkte-Grenze nur durch eine Vielzahl von Verstößen möglich, die zudem noch durch eine Vielzahl von Möglichkeiten der Punktereduktion und Beratung begleitet werden. Bei dieser Gruppe von Personen ist deshalb von einem bereits manifestierten Fehlverhalten auszugehen.

Wie die Ergebnisse in Tabelle 9 zeigen, spiegelt sich dies auch in den Zahlen der vorliegenden Untersuchung wider. Nahezu drei Viertel (72,9 %) aller Personen mit einem vorangegangenen Entzug der Fahrerlaubnis aufgrund des Erreichens der 18-Punkte-Schwelle werden mit mindestens einem Verstoß im Beobachtungszeitraum erneut auffällig.

Knapp die Hälfte (44,6 %) sogar in einem Ausmaß, der zu vier Punkten oder mehr führt. 47,6 % haben mindestens zwei Auffälligkeiten im Beobachtungszeitraum.

(Wieder-)Auffälligkeit	N = 3.314
Entziehungsindikator E (beliebiger Verstoß)	4,9 %
Punkteindikator P1 (beliebiger Verstoß)	72,9 %
Entziehungsindikator Ea.alk (Alkoholdelikt)	2,1 %
Punkteindikator P1a.alk (Alkoholdelikt)	4,0 %
Entziehungsindikator Ea.dro (Drogendelikt)	0,8 %
Punkteindikator P1a.dro (Drogendelikt)	1,0 %

Tab. 9: Indikatoren der (Wieder-)Auffälligkeit über alle Fälle mit dem Entzugsgrund Punkte

Mit Alkohol- und Drogendelikten werden Punkte-täterinnen und -täter relativ selten auffällig. Bei Alkoholtaten liegen sie ungefähr auf dem Niveau der Gruppe mit einer Drogenproblematik.

Im Vergleich mit den anderen drei Entziehungsgrundgruppen (GVG3 in Tabelle 6) ergibt sich ein bemerkenswertes Bild. Obwohl bei den niederschweligen Indikatoren P1 (72,9 % zu 37,6 %) und P4 (44,6 % zu 18,4 %) die Wiederauffälligkeit erheblich über der Vergleichsgruppe liegt, ist die Zahl der Entziehungen deutlich geringer. Nur 4,9 % der Personen haben im Laufe der Beobachtung Vergehen in einer Schwere (bzw. Menge) begangen, die erneut die Entziehung der Fahrerlaubnis nach sich gezogen haben. Mit 7,7 % liegt dieser Wert bei der Vergleichsgruppe um mehr als 50 % höher. Zu erklären ist dies, wie eingangs erwähnt, durch die unterschiedliche Struktur der Verstöße. Die Gruppe der Punkte-täterinnen und -täter begeht zwar wesentlich mehr, aber dafür deutlich geringer sanktionierte Verstöße.

### Weitere Entziehungsgründe

38.058 Personen und damit 28,8 % der beobachteten Personen gehören der Gruppe mit weiteren Entziehungsgründen an.

Wie in Tabelle 10 dargestellt, liegt der Wert mit 10,1 % für die erneute Entziehung in dieser Gruppe höher als in allen anderen (vgl. Tabelle 6, GVG4, 6,6 %). Auch der Anteil der Fahrerinnen und Fahrer mit einem bepunktungswürdigen Vergehen liegt mit 44,8 % deutlich über dem der Drogen- und Alkoholtäterinnen und -täter (34,6 %). Lediglich die Punkte-täterinnen und -täter zeigen hier eine höhere Wiederauffälligkeit, dies aber in erheblichem Umfang.

Die im Vergleich zur Punktegruppe höhere Auffälligkeit bei Alkohol- und Drogendelikten ist unter Um-

Auffälligkeit	N = 38.058
Entziehungsindikator E (beliebiger Verstoß)	10,1 %
Punkteindikator P1 (beliebiger Verstoß)	44,8 %
Entziehungsindikator Ea.alk (Alkoholdelikt)	4,0 %
Punkteindikator P1a.alk (Alkoholdelikt)	5,9 %
Entziehungsindikator Ea.dro (Drogendelikt)	1,3 %
Punkteindikator P1a.dro (Drogendelikt)	2,2 %

Tab. 10: Indikatoren der Auffälligkeit über alle Fälle mit weiteren Entziehungsgründen

	Alkohol	Drogen	Weitere
<b>(Wieder-)Auffälligkeit</b>	<b>N = 85.287</b>	<b>N = 5.443</b>	<b>N = 38.058</b>
Entziehungsindikator Ea.alk (Alkoholdelikt)	5,1 %	2,3 %	4,0 %
Punkteindikator P1a.alk (Alkoholdelikt)	7,1 %	3,9 %	5,9 %
Entziehungsindikator Ea.dro (Drogendelikt)	0,5 %	4,5 %	1,3 %
Punkteindikator P1a.dro (Drogendelikt)	0,8 %	5,7 %	2,2 %

Tab. 11: Drogen- und Alkoholauffälligkeit der Entziehungsgruppen Alkohol, Drogen und Weitere

ständen der Tatsache geschuldet, dass bei einem Teil der Personen weitere Entziehungsgründe und Verstöße in diesen Bereichen zum Verlust der Fahrerlaubnis geführt haben. Hierbei handelt es sich um die Kombination von Alkohol- und Drogenverstößen mit anderen Delikten, weswegen sie nicht dem Entziehungsgrund Alkohol bzw. Drogen zugeordnet werden. Schon die Betrachtung der beiden Gruppen hat gezeigt, dass die spezifische Wiederauffälligkeit über dem Wert der Vergleichspersonen liegt.

Vergleicht man die Alkoholindikatoren der „weiteren“ mit denen der Drogengruppe und die Drogenindikatoren mit der Alkoholgruppe, wird diese Annahme unterstützt (Tabelle 11). Mit 0,8 % für den Indikator P1a.dro und 0,5 % beim Ea.dro liegt die Auffälligkeit der Alkoholtäterinnen und -täter jeweils bei einem guten Drittel. Der Vergleich der Alkoholauffälligkeit der Personen mit dem Entziehungsgrund Drogen ist von der Richtung identisch (P1a.alk 3,9 % zu 5,9 % und Ea.alk 2,3 % zu 4,0 %), jedoch im Ausmaß geringer.

Vertiefende und weiterführende Analysen zu dieser Gruppe befinden sich im Kapitel 5.

#### 4.2.2 Unterschiede beim Geschlecht

Wie schon in Kapitel 4.1 gezeigt werden konnte, existieren Unterschiede zwischen Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern. In diesem Kapitel wird untersucht, inwieweit diese Differenzen in Bezug auf die Legalbewährung systematischer Natur sind.

Die Wiederauffälligkeit ist über alle Indikatoren bei den Männern deutlich höher. Dies ist nicht verwunderlich, da ein deutlich höherer Anteil der Männer Delikte begeht, die überhaupt zu einer Entziehung führen.

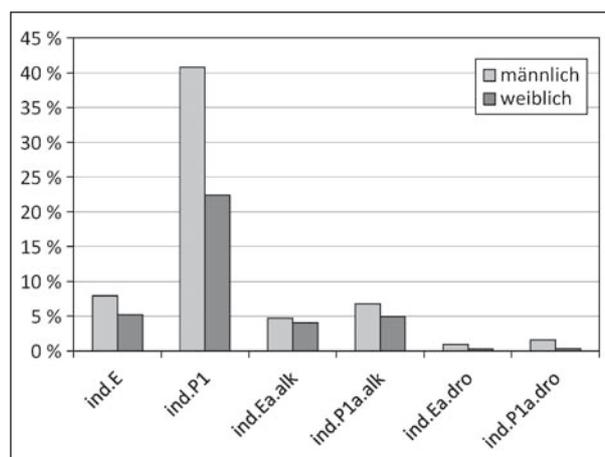


Bild 6: Auffälligkeiten über alle Personen nach Geschlecht

	männlich	weiblich
<b>Entziehungsgrund</b>	<b>N = 115.323</b>	<b>N = 16.693</b>
Alkohol	63,8 %	70,1 %
Drogen	4,3 %	2,8 %
Punkte	2,8 %	0,7 %
Weitere	29,1 %	26,4 %
Die 86 Personen ohne Geschlechtsangabe werden hier nicht berücksichtigt.		

Tab. 12: Entziehungsgründe nach Geschlecht

Die grundsätzliche Verteilung im Auftreten der einzelnen Indikatoren unterscheidet sich zwischen Männern und Frauen kaum (dazu Bild 6). Der höchste Wert tritt bei dem allgemeinsten und umfassendsten Indikator P1 auf, der mit Abstand niedrigste bei dem Entziehungsindikator Drogen.

Beim Indikator P1 ist der Unterschied zwischen den Geschlechtern in Prozentpunkten am größten. Mit 40,8 % liegt der Anteil der untersuchten Männer mit einem punktwürdigen Verstoß fast auf dem doppelten Niveau der Fahrerinnen (22,8 %), somit ist der relative Unterschied geringer als bei den Drogenindikatoren. Bei diesen ist das Verhältnis eins zu vier (P1a.dro) bzw. eins zu drei (Ea.dro).

Die geringste Abweichung lässt sich bei den Alkoholindikatoren feststellen. Zwar ist auch hier eine erhöhte Wiederauffälligkeit der Fahrer festzustellen, allerdings sind die Werte der Fahrerinnen bei 87 % (Entziehung) bzw. 72 % (Bepunktung) der Auffälligkeit der männlichen Untersuchungspersonen.

Die Verteilung der Entziehungsgründe ist für beide Geschlechter ebenfalls ähnlich (dazu Tabelle 12),

	Entziehungsgrund Alkohol		andere Entziehungsgründe	
	männlich	weiblich	männlich	weiblich
<b>Auffälligkeit</b>	<b>N = 73.554</b>	<b>N = 11.695</b>	<b>N = 41.769</b>	<b>N = 4.998</b>
Entziehungsindikator Ea.alk (Alkoholdelikt)	5,2 %	4,7 %	3,8 %	2,6 %
Punkteindikator P1a.alk (Alkoholdelikt)	7,3 %	5,6 %	5,8 %	3,2 %

Tab. 13: Alkoholauffälligkeit nach Geschlecht und Entziehungsgrund

wobei Entziehungen aufgrund von Alkoholdelikten den größten Anteil ausmachen.

Allerdings ist der Anteil der Frauen, deren Fahrerlaubnis aufgrund von Alkoholdelikten entzogen wurde, deutlich höher. Mit 70,1 % liegt er 6,3 Prozentpunkte über dem der Männer.

Hier ist auch der Grund für die ähnlich hohen Wiederauffälligkeiten bei den Alkoholindikatoren zu finden. Der indirekte Effekt des Geschlechts über den Entziehungsgrund wirkt konfundierend auf die Häufigkeiten der Alkoholdelikte im Untersuchungszeitraum.

In der Tat führt ein Vergleich ohne die Entziehungsgruppe Alkohol zu einem anderen Ergebnis (vgl. Tabelle 13). Mit 5,8 % liegt die Auffälligkeit der Männer beim Indikator P1a.alk beinahe doppelt so hoch wie die der Frauen (3,2 %). Auch eine Entziehung der Fahrerlaubnis erfolgt deutlich häufiger (3,8 % zu 2,6 %).

Da über das Design der Referenzwertbildung (getrennte Werte für die einzelnen Gruppen) dieser Störfaktor ausgeschlossen wird, ist die Validität der Ergebnisse gegeben.

Der Entziehungsgrund Punkte ist im Geschlechtervergleich besonders auffällig, er spielt bei den Verkehrsteilnehmerinnen nahezu keine Rolle. Lediglich 0,7 % wurde ihre Fahrerlaubnis aufgrund des Erreichens oder Überschreitens der 18-Punkte-Schwelle entzogen. In der Gruppe der Punktetäterinnen machen Frauen 3,6 % aus, in der gesamten Studie immerhin 12,6 %.

#### 4.2.3 Unterschiede beim Alter

Tabelle 14 zeigt, dass Drogenmissbrauch in Kombination mit der Teilnahme am Straßenverkehr in erster Linie ein Jugendphänomen ist. Über 75 % der Personen, die eine Entziehung aufgrund von Drogendelikten haben, sind unter dreißig, nahezu 95 % vierzig oder jünger (Tabelle 31). Weiterhin ist erkennbar, dass bei den jungen Fahrerinnen und

	bis 24	25-64	ab 65
Entziehungsgrund	N = 36.704	N = 91.049	N = 4.339
Alkohol	48,5 %	70,8 %	69,0 %
Drogen	7,2 %	3,1 %	0,1 %
Punkte	0,6 %	3,3 %	1,2 %
weitere Entziehungsgründe	43,7 %	22,8 %	29,7 %

Tab. 14: Entziehungsgründe innerhalb der Alterskategorien

Fahrern der Anteil der weiteren Entziehungsgründe sehr hoch ist. Hierauf wird weiter unten sowie in Kapitel 5 noch näher eingegangen.

Alkohol ist zwar in allen Altersgruppen der häufigste Grund für eine Entziehung, allerdings in besonderem Maße für die Fahrerinnen und Fahrer ab 25 Jahren. Bei den Fahrerinnen und Fahrern zwischen 18 und 24 Jahren macht dieser Grund weniger als die Hälfte der Entziehungen aus und liegt nur knapp vor den weiteren Entziehungsgründen.

Eine weitere Auffälligkeit ist das nahezu vollständige Fehlen von Entziehungen aufgrund von 18 (oder mehr) Punkten bei jungen Fahrern. Es erfordert eine lange aktive Teilnahme am Straßenverkehr, die für eine Entziehung notwendige Punktzahl zu erreichen, und bei den vornehmlich jungen Personen mit einem Führerschein auf Probe (FaP) tritt der Verlust der Fahrerlaubnis schon vorher ein.

Über alle Indikatoren hat die Gruppe der 18- bis 24-Jährigen die höchsten Auffälligkeitsquoten (Tabelle 15). Insbesondere eine erneute Entziehung tritt bei ihnen erheblich häufiger auf. 11 % haben im Beobachtungszeitraum erneut die Fahrerlaubnis entzogen bekommen. Für die anderen Altersgruppen trifft dies nur auf 6,3 % der Personen zu.

Wie schon beim Entziehungsgrund treten Auffälligkeiten mit Bezug zu Drogen eher bei jüngeren Personen auf. Nur 0,3 % der Personen über 30, aber 2,8 % derjenigen bis einschließlich 30 Jahre fallen mit einem bepunktungswürdigen Drogendelikt auf,

	bis 24	25-64	ab 65
<b>Auffälligkeit</b>	<b>N = 36.704</b>	<b>N = 91.049</b>	<b>N = 4.339</b>
Entziehungsindikator E (beliebiger Verstoß)	11,0 %	6,4 %	3,3 %
Punkteindikator P1 (beliebiger Verstoß)	45,1 %	36,8 %	18,7 %
Entziehungsindikator Ea.alk (Alkoholdelikt)	5,0 %	4,6 %	2,4 %
Punkteindikator P1a.alk (Alkoholdelikt)	7,3 %	6,4 %	2,9 %
Entziehungsindikator Ea.dro (Drogendelikt)	1,9 %	0,5 %	0,0 %
Punkteindikator P1a.dro (Drogendelikt)	3,2 %	0,8 %	0,0 %

Tab. 15: Auffälligkeiten innerhalb der Alterskategorien

1,6 % sogar mit einem zum Entzug führenden Vergehen (andere Altersgruppen: 0,5 %).

Ein gegensätzliches Bild zeigt sich bei Betrachtung der Fahrerinnen und Fahrer ab 65 Jahren.

Ihre Auffälligkeit liegt in allen Kategorien bei maximal der Hälfte des Durchschnitts, bei den Drogenindikatoren erreicht diese Gruppe sogar eine vollständige Bewährung.

### Junge Fahrerinnen und Fahrer mit und ohne Führerschein auf Probe im Vergleich

Aufgrund der eben beschriebenen altersspezifischen Phänomene bietet sich eine differenziertere Betrachtung der jüngeren Kohorte an. Deshalb wird im folgenden Kapitel zwischen jungen Personen mit und ohne Führerschein auf Probe unterschieden. Beide Gruppen sind in ausreichend großer Zahl vorhanden und es kann deshalb auch beurteilt werden, ob die besonderen Maßnahmen im Rahmen des FaP die Legalbewährung beeinflussen.

Die Dauer der Probezeit beträgt im Normalfall zwei Jahre, durch Auffälligkeiten im Straßenverkehr kann sie sich auf vier Jahre verlängern.

Da alle hier untersuchten Personen auffällig geworden sind, handelt es sich nur um Personen mit einer verlängerten Probezeit. Je nach Abstand zwischen Erteilung und Entziehung der Fahrerlaubnis kann sich daraus eine erhebliche Differenz der Restdauer ergeben. Die Spannweite innerhalb der Gruppe reicht von einem Tag bis zur maximalen Dauer von 1.461 Tagen.<sup>19</sup>

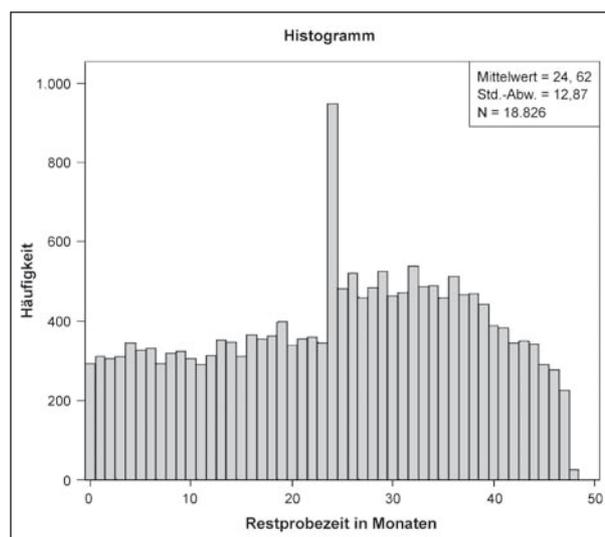


Bild 7: Verteilung der Restprobezeit in Monaten der Personen unter 25

In Bild 7 ist die Verteilung der Restprobezeit in Monaten dargestellt. Es ist zu erkennen, dass es links und rechts des Modus von 24 Monaten zwei relativ homogene Verteilungen zwischen den Monaten gibt, wobei oberhalb der zwei Jahre die Werte generell etwas höher liegen. Dies spiegelt sich auch im arithmetischen Mittel von 24,6 Monaten wieder, das genau wie der Median (26 Monate) etwas über zwei Jahren liegt. Es lässt sich somit feststellen, dass der – wenn auch nur leicht – größere Teil der Inhaberinnen und Inhaber eines FaP mit Fahrerlaubnisentzug bereits innerhalb der regulären Probezeit die dafür ausschlaggebenden Delikte begeht.

In der Altersgruppe bis 24 Jahre verteilen sich die Personen nahezu gleich auf Personen in und nach der Probezeit. Personen, deren Probezeit abgelaufen ist, müssen diese nicht zwangsläufig ohne Auffälligkeiten und Verlängerung absolviert haben, jedoch ist sie zum Zeitpunkt der Rekrutierung beendet. Ersteren sind 18.010 Personen (49,1 %) zuzuordnen, Zweiteren 18.694 Personen (50,1 %).

In Tabelle 16 ist der Grund der Entziehung für die Personen mit und ohne Führerschein auf Probe aufgeführt. Der oben angesprochene große Anteil der jungen Fahrerinnen und Fahrer mit einem Entziehungsgrund außerhalb der drei eingangs definierten Gruppen lässt sich größtenteils bei den Personen mit FaP verorten. Hier liegt der Anteil bei

<sup>19</sup> Vier Jahre, von denen eins ein Schaltjahr ist.

53,5 % und damit 20 Prozentpunkte über dem Wert der jungen Personen ohne FaP.

Bei allen untersuchten Indikatoren werden die FaP-Inhaberinnen und -Inhaber häufiger auffällig (siehe Tabelle 17). Der deutliche Unterschied bei der erneuten Entziehung ist sicherlich zum Teil den strengeren Kriterien für diese Gruppe geschuldet, aber auch bei Unfallneigung, punktwürdigen Verstößen sowie Alkohol- und Drogendelikten ist die Legalbewährung schlechter als bei der gleich alten Gruppe mit bereits beendeter Probezeit. Deutlich wird der Unterschied auch am Indikator der vollständigen Bewährung. Mit 55,6 % liegt dieses Maß für die vollständige Bewährung 2,5 Prozentpunkte über der FaP-Gruppe.

Allerdings bleibt festzuhalten, dass auch die tendenziell bewährtere Gruppe der jungen Fahrerinnen und Fahrer ohne FaP immer noch in höherem Maße auffälliger wird als die älteren untersuchten Personen.

	kein FaP	FaP
<b>Entziehungsgrund</b>	<b>N = 18.010</b>	<b>N = 18.694</b>
Alkohol	57,4 %	39,9 %
Drogen	8,0 %	6,4 %
Punkte	1,0 %	0,2 %
weitere Entziehungsgründe	33,5 %	53,5 %

Tab. 16: Entziehungsgründe der jungen Fahrerinnen und Fahrer differenziert nach FaP-Status

	kein FaP	FaP
<b>Auffälligkeit</b>	<b>N = 18.010</b>	<b>N = 18.694</b>
Entziehung Indikator E (beliebiger Verstoß)	7,7 %	14,2 %
Unfallindikator U (beliebiger Verstoß)	5,5 %	7,7 %
Punkteindikator P1 (beliebiger Verstoß)	44,0 %	46,2 %
Entziehung Indikator Ea.alk (Alkoholdelikt)	4,5 %	5,5 %
Punkteindikator P1a.alk (Alkoholdelikt)	6,7 %	7,9 %
Entziehung Indikator Ea.dro (Drogendelikt)	1,7 %	2,2 %
Punkteindikator P1a.dro (Drogendelikt)	2,8 %	3,6 %
Ohne neuen Registereintrag	55,6 %	53,1 %

Tab. 17: Auffälligkeiten junger Fahrerinnen und Fahrer nach FaP-Status

#### 4.2.4 Unterschiede in den Kohorten

Ausgehend von den beiden Jahren zur Rekrutierung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer dieser Studie werden die beiden resultierenden Kohorten verglichen (vgl. Tabelle 18).

Im Wesentlichen liegen die Auffälligkeiten für beide Erhebungsjahre auf einem ähnlichen Niveau. Lediglich bei den Indikatoren P1 und den beiden Alkoholindikatoren ist eine geringe Abweichung feststellbar.

Die relativen Änderungen lassen sich dem Bild 8 entnehmen, wobei ein positiver Wert eine höhere Auffälligkeit der neueren Kohorte bedeutet.

	2006	2007
<b>Auffälligkeit</b>	<b>N = 66.391</b>	<b>N = 65.711</b>
Entziehung Indikator E (beliebiger Verstoß)	7,6 %	7,6 %
Punkteindikator P1 (beliebiger Verstoß)	38,4 %	38,6 %
Entziehung Indikator Ea.alk (Alkoholdelikt)	4,8 %	4,5 %
Punkteindikator P1a.alk (Alkoholdelikt)	6,8 %	6,3 %
Entziehung Indikator Ea.dro (Drogendelikt)	0,8 %	0,9 %
Punkteindikator P1a.dro (Drogendelikt)	1,4 %	1,5 %

Tab. 18: Indikatoren der Auffälligkeit nach Rekrutierungsjahr

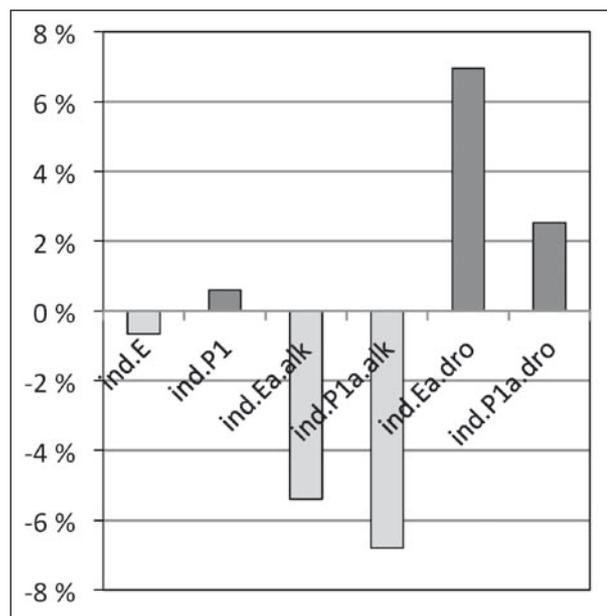


Bild 8: Änderung der Auffälligkeiten von Kohorte 06 auf Kohorte 07

Diese Darstellung zeichnet ein heterogenes Bild. Zwar bleibt die Auffälligkeit insgesamt auf nahezu identischem Niveau, jedoch scheint es eine Verlagerung von Alkohol- zu Drogendelikten gegeben zu haben. Ein Trend, der sich auch in der amtlichen Statistik des KBA (2013) widerspiegelt und somit nicht nur für die untersuchte Gruppe festzustellen ist.

### 4.3 Wahl des Referenzwerts

Die präsentierten Häufigkeiten der (Wieder-)Auffälligkeit bilden die Basis für die Festsetzung der Referenzwerte. Mit diesem Vorgehen sind mehrere Beweggründe verbunden. Zum einen lässt sich empirisch belegen, dass Personen mit einer Neuerteilung deutlich häufiger verkehrsauffällig werden als nicht im VZR registrierte Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer.<sup>20</sup> Zugleich zeigt die erneute Erteilung einer Fahrerlaubnis ihre formale Eignung für den Straßenverkehr.

Der Grad der Bewährung ist somit das Minimum an Eignung, welches der Gesetzgeber für tolerabel hält, um aktiv am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen zu dürfen. Damit verbunden ist eine Grenze, die von dieser Personengruppe nicht überschritten werden darf, um die in Zweifel gezogene Eignung nachzuweisen. Diese Grenze ist gleichzeitig auch die Referenz für Maßnahmen, die die Wiederherstellung dieser Eignung versprechen.

Der Anbieter einer Maßnahme hat deshalb den Nachweis zu führen, dass ein substantiell schlechteres Abschneiden durch Teilnahme an seiner Maß-

nahme mit hinreichender statistischer Sicherheit ausgeschlossen ist. Im Leitfaden der BAST heißt es dazu:

„Die Rückfallquote der Kursteilnehmer sollte [...] nicht wesentlich ungünstiger ausfallen als die unten dargestellten Referenzwerte“ (SCHMIDT & PFAFFEROTT, 2002).<sup>21</sup>

Hervorzuheben ist dabei die Einschränkung „wesentlich“. Ohne diese Einschränkung wäre es im Sinne des Leitfadens praktikabel, die Auffälligkeitsquote der Untersuchungsgruppe oder eine aus der Auffälligkeit gebildete Rate absolut als Referenzwert zu definieren.

Um die Einschränkung angemessen zu berücksichtigen wird deshalb vorgeschlagen, sich an der praktizierten Rechtsprechung zu orientieren und einer juristisch anerkannten Auslegung zu folgen. Der unbestimmte Rechtsbegriff „erhebliches Übersteigen des allgemeinen Risikos“<sup>22</sup> erfüllt dieses Kriterium. Danach gilt ein Unfallrisiko, das das allgemeine Unfallrisiko um ein Drittel übersteigt, bereits als erheblich. Aus diesem Grund wird neben dem Referenzwert ein Erheblichkeitszuschlag wie folgt berücksichtigt:

Grenzwert<sup>23</sup> = beobachteter Referenzwert + beobachteter Referenzwert/3

Die sich daraus ergebenden Referenz- und Grenzwerte sind in der Tabelle 19 dargestellt.

Aktuell werden §70-Kurse nur für Alkohol- und Drogenfragestellungen angeboten. Die Kurse für Punktetäterinnen und -täter wurden abgeschafft. Für diese wäre das beschriebene Vorgehen auch nicht

<sup>20</sup> Vgl. u. a. HEINZMANN und SCHADE (2004), Tabelle 15.

<sup>21</sup> Die „unten dargestellten Referenzwerte“ sind es, die es zu aktualisieren gilt.

<sup>22</sup> § 45 IX StVZO; laut OVG Hamburg (Urteil vom 07.12.1999 – 3 Bf 51/96): „Eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs *erheblich* übersteigt [...] liegt vor, wenn die Unfallhäufigkeit auf dem Streckenabschnitt ohne die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens *ein Drittel* höher läge als die durchschnittliche Unfallhäufigkeit auf dem gesamten Autobahnnetz“ (*Kursivsetzung durch den Autor*).

<sup>23</sup> Zur Unterscheidung von Referenzwert und Grenzwert bei der Evaluation von §70-Kursen schreibt HOFFMANN (2001, S. 336 f.): „Der Grenzwert ist diejenige Rückfallquote, die [...] nicht überschritten werden darf. [...] Grenzwerte sind normative Setzungen, deren Höhe nicht allein aus empirischen Befunden ableitbar ist. Bei der Bestimmung der Höhe eines Grenzwertes sind allerdings empirische Daten als Orientierungshilfe unverzichtbar, da sie Bezugswerte (Referenzwerte) für Überlegungen darstellen, wo der Grenzwert liegen könnte bzw. sollte.“

	Referenzwert	Grenzwert
<b>Allgemein</b>		
Entziehungsindikator E (beliebiger Verstoß)	7,6 %	10,1 %
Punkteindikator P1 (beliebiger Verstoß)	38,5 %	51,3 %
<b>Alkohol</b>		
Entziehungsindikator Ea.alk (Alkoholdelikt)	5,1 %	6,9 %
Punkteindikator P1a.alk (Alkoholdelikt)	7,1 %	9,5 %
<b>Drogen</b>		
Entziehungsindikator Ea.dro (Drogendelikt)	4,5 %	6,0 %
Punkteindikator P1a.dro (Drogendelikt)	5,7 %	7,6 %

Tab. 19: Referenz- und Grenzwerte

nutzbar. Der Grenzwert des Ein-Punkt-Indikators<sup>24</sup> läge bei 97,2 %. Der Erfolg des Kurses wäre also selbst dann bestätigt, wenn nahezu alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer erneut auffällig würden. Auch eine Verschärfung des Kriteriums, bspw. mindestens zwei bepunktete Delikte (PP), würde noch zu einem Grenzwert von 63,5 % führen. Hier kann die Schlussfolgerung nur lauten, dass ein politisch gesetzter normativer Wert dessen, was als akzeptabel angesehen wird, der Maßstab sein muss.

#### 4.4 Zusammenfassung

Die erheblichen Abweichungen gegenüber den alten Referenzwerten belegen zwei Sachverhalte: zum einen die dringende Notwendigkeit einer Aktualisierung der Werte, die nun vorliegen.

Zum anderen aber auch den enormen Erfolg, den die Angebote und Maßnahmen insbesondere bei Alkohol- und Drogenfragestellungen in den letzten Jahrzehnten vorzuweisen haben. Die neuen Werte sind nicht nur eine strengere Auflage für die Zukunft, sondern auch Zeichen der zahlreichen Initiativen und Bemühungen im Bereich der Kraftfahrerrehabilitation und Nachschulung in den letzten Jahren.

### 5 Weitere Entziehungsgründe

Der große Anteil von Personen mit anderen als den drei in den Hauptgruppen identifizierten Entziehungsgründen relativiert sich, wenn man die Vielzahl möglicher Verstöße berücksichtigt, die zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis führen können.

Die Definition der Gruppenzugehörigkeit ergibt sich über eine Negativzuordnung. Alle Entziehungsgründe, die Teil der Grundgesamtheit, aber nicht Teil der drei Entziehungsgruppen Alkohol, Drogen und Punkte sind, werden unter weitere Entziehungsgründe subsummiert. Eine Besonderheit gilt hierbei für die Subgruppen Alkohol und/oder Drogen in Kombination mit anderen Verstößen. Hier besteht durchaus Interpretationsspielraum bei der Zuordnung. Diese Personen könnten auch den Alkohol- bzw. Drogentäterinnen und -tätern zugeordnet werden. Um die Gruppen Alkohol und Drogen möglichst klar zu halten, sind die Mischproblematiken jedoch den weiteren Entziehungsgründen zugeordnet. In Kapitel 5.4.3 wird jedoch der Vergleich geliefert.

Einführend wird kurz auf die wesentlichen Unterschiede in der Struktur im Vergleich zu den anderen drei Entziehungsgrundgruppen eingegangen. Es folgen die Definition und Erläuterung der heterogenen Gruppe der weiteren Entziehungsgründe.

#### 5.1 Zusammensetzung

Im Vergleich zu den anderen drei Entziehungsgrundgruppen gibt es einen wesentlichen Unterschied: den Anteil der Personen mit einem Führerschein auf Probe. In der Gruppe der weiteren Entziehungsgründe haben 30,6 % einen solchen, in den übrigen Gruppen nur 10,8 %. Hervorzuheben ist der Entziehungsgrund Drogen mit 24,1 % (Tabelle 20). Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass Inhaberinnen und Inhaber eines FaP in der Mehrzahl jüngerer Alters sind und Drogen delikte nur bei dieser Altersgruppe in nennenswertem Umfang auftreten (dazu Kapitel 4.2.3).

Dies hat Konsequenzen für die Alterszusammensetzung der Untersuchungsgruppe (vgl. Tabelle 14 und Tabelle 31). Mit 32 Jahren sind die Personen mit einem weiteren Entziehungsgrund mehr als fünf Jahre jünger als die restlichen drei Gruppen (37,2 Jahre). Vernachlässigbar sind die Geschlechtsunterschiede. Der Anteil der Frauen liegt lediglich 1,5 Prozentpunkte (11,6 % zu 13,1 %) unter dem in den anderen drei Gruppen (Tabelle 12). Auch bei dieser Thematik sind die Frauen im Schnitt deutlich älter als die Männer (vgl. Tabelle 21). Bei den weiteren Entziehungsgründen ist dieser Unterschied mit 3,8 Jahren noch größer als bei der Gesamtpopulation.

Grund der Entziehung (N)	kein FaP	FaP
Alkohol (85.287)	89,6 %	10,4 %
Drogen (5.443)	75,9 %	24,1 %
Punkte (3.314)	98,4 %	1,6 %
weitere Entziehungsgründe (38.058)	69,4 %	30,6 %

Tab. 20: FaP-Status nach Entziehungsgrund

Alterskategorie	männlich	weiblich
	N = 33.614	N = 4.412
bis 24	42,9 %	36,2 %
25-64	53,9 %	58,2 %
ab 65	3,1 %	5,5 %

Bei 32 Personen fehlt die Angabe zum Geschlecht, bei 6 weiteren zum Alter

Tab. 21: Altersverteilung der Gruppe „weitere Entziehungsgründe“ nach Geschlecht

<sup>24</sup> Zur Wahl dieses Indikators siehe Kapitel 2.1.1.

## 5.2 Häufigkeiten der Entziehungsgründe und Kombinationen

Die weiteren Entziehungsgründe können über mehrere Ansätze differenziert werden. Eine Gliederung ergibt sich aus der unterschiedlichen Natur der Rekrutierungskriterien. Es gibt zum einen verkehrsbezogene gerichtlich abgeurteilte Straftaten, zum anderen verwaltungsbehördliche Entscheidungen. Die Verurteilung von Straftaten und verwaltungsbehördliche Entscheidungen sind nicht nur zwei formal verschiedene Rechtsakte, ihnen liegen auch unterschiedliche Gründe für die Entziehung der Fahrerlaubnis zugrunde.

In Tabelle 22 sind die zwanzig häufigsten Kombinationen und Einzelstraftaten aufgeführt. Die Liste der Straftaten(-kombinationen), die 95 % aller durch eine solche begründete Entziehungen ausmachen, ist im Kapitel 8 (Tabelle 32) zu finden. Die 20 häufigsten

Straftaten setzen sich aus zehn Einzeltaten und zehn Kombinationen zusammen. Mit 31,2 % aller Straftaten in dieser Gruppe liegt das unerlaubte Entfernen vom Unfallort beinahe zwölf Prozentpunkte über dem zweithäufigsten Entziehungsgrund, der Kombination aus Straßenverkehrsgefährdung infolge von Alkoholgenuss und Körperverletzung. Weitere 13,1 % der Straftaten stehen ebenfalls im Zusammenhang mit Alkohol bzw. Entfernen vom Unfallort, sodass diese beiden Deliktgruppen 63,6 % der Straftaten ausmachen. Einen großen Anteil machen auch Körperverletzungsdelikte aus. 31,1 % aller Straftaten bzw. Kombinationen stehen in Zusammenhang mit einer solchen. Eine nachgeordnete Rolle spielen mit 0,6 % Tötungsdelikte und Nötigungen (1,5 %).

Klassische Verkehrsverstöße wie Fehler beim Überholen, Vorfahrtsmissachtung, Straßenverkehrsgefährdung durch überhöhte Geschwindigkeit

	N = 16.836 <sup>1</sup>	Straftat(en)
1	31,2 %	Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort
2	19,3 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Körperverletzung
3	6,5 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Fehlverhaltens beim Überholen
4	6,4 %	Führen oder Anordnen oder Zulassen des Führens eines Kfz ohne Fahrerlaubnis
5	3,0 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Fehlverhaltens beim Überholen in Kombination mit Körperverletzung
6	2,3 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge geistiger oder körperlicher Mängel
7	2,2 %	Führen eines Fahrzeugs bei Fahrunsicherheit infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Führen, Anordnen oder Zulassen des Führens eines Kfz ohne Fahrerlaubnis
8	2,1 %	Körperverletzung
9	1,9 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Körperverletzung, B-Fall bei FaP
10	1,8 %	Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort in Kombination mit Führen eines Fahrzeugs bei Fahrunsicherheit infolge Alkoholgenusses
11	1,5 %	Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort in Kombination mit Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses und Führen eines Fahrzeugs bei Fahrunsicherheit infolge Alkoholgenusses
12	1,2 %	Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort in Kombination mit Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses
13	1,0 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Vorfahrtsmissachtung
14	0,9 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Fehlverhaltens beim Überholen
15	0,9 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Vorfahrtsmissachtung in Kombination mit Körperverletzung
16	0,9 %	Nötigung
17	0,8 %	Andere Straftat
18	0,8 %	Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr
19	0,8 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Führen oder Anordnen oder Zulassen des Führens eines Kfz ohne Fahrerlaubnis
20	0,7 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge geistiger oder körperlicher Mängel in Kombination mit Körperverletzung

<sup>1</sup> Alle Personen in dieser Gruppe mit mindestens einer Straftat

Tab. 22: Die 20 häufigsten Straftaten und -kombinationen in der Gruppe weitere Entziehungsgründe

oder gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr haben keinen wesentlichen Anteil an den Entziehungen. Als Einzeldelikte machen sie nur 3,3 % aus.

Tabelle 23 gibt einen Überblick über die Entscheidungsgründe zur Fahrerlaubnis, die zur Entziehung geführt haben. Zunächst ist festzustellen, dass die Verteilung auf die einzelnen Gründe deutlich homogener ist als die der Straftaten.

Während sich 95 % der Fälle bei den Entscheidungsgründen verwaltungsbehördlicher Mitteilungen auf nur 13 Ausprägungen verteilen, sind es bei den Straftaten 63. Allerdings ist dabei zu bedenken, dass das System der Tatkenziffern, in dem Straftaten ans VZR gemeldet wurden, durch die Kombinationsmöglichkeiten erheblich ausdifferenzierter und feingliedriger ist.

Bei den Entscheidungsgründen hingegen haben Kombinationen verschiedener Gründe nur eine nachrangige Bedeutung. Die dreizehn häufigsten Gründe beinhalten ausschließlich Einzelnennun-

gen. Die häufigste Kombination (Neigung zur Rauschmittelsucht und Gutachten nicht beigebracht) macht lediglich 0,7 % aller Fälle aus. Es ist davon auszugehen, dass es sich hierbei zumindest zum Teil um die in Kapitel 2.2 angesprochenen Fälle handelt, die die Möglichkeit bekommen, eine drohende Entziehung durch den Nachweis einer positiv beurteilten MPU abzuwenden.

Der Tabelle ist ebenfalls zu entnehmen, weshalb der Anteil der Inhaberinnen und Inhaber eines Führerscheins auf Probe in der Gruppe weitere Entziehungsgründe höher ist als in den anderen drei Gruppen. Die FaP-spezifischen Entscheidungsgründe, eine schwerwiegende Zuwiderhandlung in der Probezeit und zwei weniger schwerwiegende Zuwiderhandlungen in der Probezeit, machen 22,8 % der hier aufgeführten Nennungen aus. Dazu kommen noch weitere Gründe, die ebenfalls FaP-spezifisch sein können, aber nicht müssen. Beispielhaft hierfür sei die Kategorie Nachweis (eines Fahranfängers auf Probe) über Teilnahme an einem Aufbauseminar nicht erbracht erwähnt.

N = 13.286 <sup>1</sup>	Grund der Entscheidung	Gruppe
18,6 %	eine weitere schwerwiegende Zuwiderhandlung innerhalb der Probezeit und nach Ablauf der in der schriftlichen Verwarnung § 2a Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 StVG gesetzten Frist (§ 2a Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 StVG) begangen	6
13,6 %	vollziehbarer Anordnung nach § 2a Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 StVG nicht fristgerecht nachgekommen (§ 2a Abs. 3 StVG)	6
13,4 %	Versagung aufgrund des nicht erbrachten Nachweises (eines Fahranfängers auf Probe) über Teilnahme an einem Aufbauseminar (§ 2a Abs. 5 Satz 1 StVG).	6
9,6 %	Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung nicht beigebracht	5
9,0 %	Nachweis über Teilnahme an einem Aufbauseminar nicht erbracht (§ 4 Abs. 11 StVG)	5
8,4 %	vollziehbarer Anordnung nach § 4a Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 StVG nicht fristgerecht nachgekommen (§ 4 Abs. 7 StVG)	6
5,3 %	wiederholte Verstöße gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen	3
4,5 %	sonstige Entziehungsgründe	6
4,2 %	zwei weitere weniger schwerwiegende Zuwiderhandlungen innerhalb der Probezeit begangen und nach Ablauf der in der schriftlichen Verwarnung nach § 2a Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 StVG festgesetzten Frist (§ 2a Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 StVG)	6
3,5 %	sonstige Entscheidungsgründe	5
2,2 %	sonstige charakterliche Mängel	3
1,7 %	schwere Verstöße gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen	3
1,2 %	Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung nicht beigebracht (eines Fahranfängers auf Probe) bei wiederholter Zuwiderhandlung innerhalb der Probezeit nach vorausgegangener Entziehung nicht erbracht (§ 2a Abs. 5 Satz 4 u. 5 StVG)	6
0,7 %	Neigung zur Rauschgiftsucht in Kombination mit Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung nicht beigebracht	
<sup>1</sup> Alle Personen mit mindestens einem Entscheidungsgrund zur Entziehung der Fahrerlaubnis		

**Tab. 23:** Die häufigsten Entscheidungsgründe zur Entziehung der Fahrerlaubnis

Die an das VZR gemeldeten Entscheidungsgründe zur Fahrerlaubnis sind nach den „Standards für die Übermittlung von Mitteilungen an die Zentralen Register beim Kraftfahrt-Bundesamt“ (SDÜ-VZR-MIT) in sechs Gruppen aufteilt (Anlage 7):

1. körperliche Mängel,
2. geistige Mängel,
3. charakterliche Mängel,
4. prüfungen nicht bestanden,
5. andere Gründe,
6. konkrete Gründe zur Entziehung der Fahrerlaubnis.

Einführend wurde schon dargelegt, dass die Gruppen 1, 2 und 4 aus der Studie ausgeschlossen werden, sodass nur charakterliche Mängel, andere Gründe oder konkrete Gründe zur Entziehung der Fahrerlaubnis auftreten können.

In der dritten Spalte der Tabelle 23 ist den Entscheidungsgründen die zugehörige Gruppe zugeordnet.

Den mit Abstand höchsten Anteil machen mit 63,9 % konkrete Gründe zur Entziehung der Fahrerlaubnis aus. 22,1 % der Personen sind den anderen Gründen zuzuordnen und 9,2 % wurde aufgrund charakterlicher Mängel die Fahrerlaubnis entzogen.

### 5.3 Alkohol- und Drogenbezug

Von den 38.058 Personen, deren Entziehung den weiteren Gründen zugeordnet werden kann, haben 5.604 (14,7 %) eine Kombination aus Alkoholvergehen und weiterer Auffälligkeit, 227 (0,6 %) eine Kombination aus Drogen und weiterer Auffälligkeit sowie 64 Personen (0,2 %) eine Kombination aus Alkohol- und Drogenproblematik und gegebenenfalls noch einem dritten Verstoß.

#### Auffälligkeiten

Die Auffälligkeiten und Wiederauffälligkeiten dieser drei Gruppen, sind anhand der einzelnen Indikatoren<sup>25</sup> in Tabelle 24 dargestellt. Zum Vergleich sind die Quoten der jeweils reinen Tätergruppen ergänzt.

(Wieder-)Auffälligkeit <sup>1</sup>	Alkohol + Weitere	Drogen + Weitere	Alkohol, Drogen + Weitere
	N = 5.604 (85.287)	N = 227 (5.443)	N = 64
Entziehungsindikator E (beliebiger Verstoß)	8,1 % (6,5 %)	11,9 % (9,2 %)	20,3 %
Punkteindikator P1 (beliebiger Verstoß)	37,7 % (34,3 %)	44,9 % (39,3 %)	48,4 %
Entziehungsindikator Ea.alk (Alkoholdelikt)	5,8 % (5,1 %)	3,1 % (2,3 %)	12,5 %
Punkteindikator P1a.alk (Alkoholdelikt)	7,4 % (7,1 %)	4,0 % (3,9 %)	14,1 %
Entziehungsindikator Ea.dro (Drogendelikt)	0,8 % (0,5 %)	5,3 % (4,5 %)	3,1 %
Punkteindikator P1a.dro (Drogendelikt)	1,5 % (0,8 %)	8,4 % (5,7 %)	4,7 %

<sup>1</sup> Die Zahlen in Klammern geben die Auffälligkeitsquote der jeweils reinen Entziehungsgrundgruppe an (vgl. Kapitel 4.2.1).

**Tab. 24:** (Wieder-)Auffälligkeiten der Personen mit Alkohol- und/oder Drogenproblematik sowie mindestens einem weiteren Verstoß

Auch wenn das Niveau der einzelnen Ausprägungen grundsätzlich nicht unähnlich ist, muss konstatiert werden, dass in allen Bereichen die (Wieder-)Auffälligkeiten der Mischtäterinnen und -täter über denen der jeweiligen Gruppe ohne zusätzliche Vergehen liegen.

Den mit Abstand höchsten Grad der Nichtbewährung zeigen dabei die Personen, die ihren Entzug mit einer Kombination aus Alkohol- und Drogendelikt verursacht haben. Ihre Quote der erneuten Entziehung liegt bei gut 20 %, mehr als die Hälfte davon stehen in Verbindung mit erneuter Alkoholauffälligkeit.

### 5.4 Zusammenfassung

Auch wenn den Personen mit weiteren Entziehungsgründen ihre Fahrerlaubnisse aufgrund einer Vielzahl verschiedener Delikte oder Verfehlungen – auch eine verwaltungsbehördliche Entziehung beruht immer auf dem Fehlverhalten der jeweiligen Person – entzogen wurden, so gibt es doch Möglichkeiten, diese systematisch aufzubereiten. Löst man sich von der Individualbetrachtung und aggregiert die Verfehlungen, ergibt sich ein deutliches Bild mit klaren Tendenzen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich die Gruppe der Personen mit Gründen für die Ent-

<sup>25</sup> Zur Definition von Auffälligkeit, Wiederauffälligkeit sowie den Indikatoren siehe Kapitel 2.1 und 4.2.

ziehung der Fahrerlaubnis, die sich nicht eindeutig den Themen Drogen, Alkohol oder Punkte zuordnen lässt, strukturell unterscheidet.

Der Anteil an Personen mit FaP ist höher und damit verbunden handelt es sich in dieser Gruppe vor allem um Personen im jüngeren Alter.

Bei den Straftaten lassen sich zwei Deliktgruppen identifizieren, die fast zwei Drittel aller registrierten Verkehrsauffälligkeiten dieser Gruppe ausmachen: unerlaubtes Entfernen vom Unfallort und Delikte im Zusammenhang mit Alkohol.

Mit Perspektive auf die Verkehrssicherheit sind vor allem Personen mit einem Fahrerlaubnisentzug aufgrund einer Kombination aus Alkohol- und Drogendelikten relevant, da in dieser Gruppe der Anteil an Nichtbewährung am höchsten ist.

## 6 Standardverfahren zur regelmäßigen Aktualisierung der Referenzwerte

Eine Aufgabe dieser Studie bestand in der Entwicklung eines standardisierten Verfahrens der regelmäßigen und kosteneffizienten Aktualisierung der Referenzwerte.

Als Ausgangspunkt der Konzeption eines standardisierten Verfahrens dienen das im Kapitel 3 beschriebene Untersuchungsdesign und die verwendete Datenbasis. Weiterhin waren bei der Einrichtung des Standardverfahrens die zwischenzeitlichen Anpassungen in den gesetzlichen Rahmenbedingungen und die damit einhergehenden Veränderungen in der Registerführung zu berücksichtigen.

Hervorzuheben ist dabei die Umstellung des Punktesystem auf das neue Fahreignungs-Bewertungssystem zum 01.05.2014 im Zuge des Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (Bundesgesetzblatt, 2013). Damit verbunden war unter anderem die Ablösung des VZR durch das FAER.

Im Zuge dessen wurden wesentliche Regeln der Erfassung von Zuwiderhandlungen geändert. Beispielsweise sind nicht alle Delikte, die eine Eintragung im VZR zur Folge hatten, seit dem 01.05.2014 noch registerpflichtig. Es werden nur noch Entscheidungen über Ordnungswidrigkeiten eingetragen, die einen Einfluss auf die Sicherheit des Stra-

ßenverkehrs haben. Ordnungswidrigkeiten wie beispielsweise das verbotene Einfahren in eine Umweltzone werden im FAER nicht mehr gespeichert.

Weiterhin wurde die Anzahl der Punktkategorien von 7 auf 3 gesenkt. Nicht unerheblich für Fragestellungen im Kontext von Fahrerlaubnisneuerteilungen ist außerdem die Neuregelung der Punkteschwellen für die drei Maßnahmenstufen

- Ermahnung (4 und 5 Punkte),
- Verwarnung (6 und 7 Punkte) und
- Entziehung der Fahrerlaubnis (ab 8 Punkte).

In den Zeitraum des Projektes fielen auch umfangreiche Änderungen im Fahrerlaubnisrecht sowie Veränderungen in der technischen Infrastruktur des ZFER.

Aufgrund der zahlreichen rechtlichen Veränderungen sowie der technischen Entwicklungen in der Registerführung war eine Neukonzeption der Datenübermittlung aus den registerführenden Bereichen in die Abteilung Statistik notwendig. Damit verbunden ist unter anderem die Schaffung neuer Datenschnittstellen zum FAER und ZFER, die zugleich als Grundlage der Datenbereitstellung für das Standardverfahren herangezogen werden.

### 6.1 Vorgehen

#### Rekrutierung und Datengewinnung

Dargestellt sind das Rekrutierungsverfahren und das weitere Vorgehen bis zur Erstellung des Auswertungsdatensatzes in Bild 9. Grundlage der Rekrutierung ist das ZFER. Hier werden die Neuerteilungen von Fahrerlaubnissen registriert und von der Abteilung Statistik abgerufen. Personen mit einer Neuerteilung im Rekrutierungszeitraum (1)<sup>26</sup> wird eine Projektnummer zugewiesen (2), die der eindeutigen Identifizierung und dem Zusammenführen der verschiedenen Daten (s. u.) dient. Weiterhin werden hierdurch eine Pseudonymisierung und damit einhergehende frühestmögliche Löschung personenbezogener Daten gewährleistet. Lediglich das Geburtsdatum wird beibehalten, um im Rahmen der späteren Auswertungen das Alter der Person zu bestimmten Ereignissen berechnen zu können.

<sup>26</sup> Die Zahlen in Klammern kennzeichnen den jeweiligen Verfahrensschritt in Bild 9.

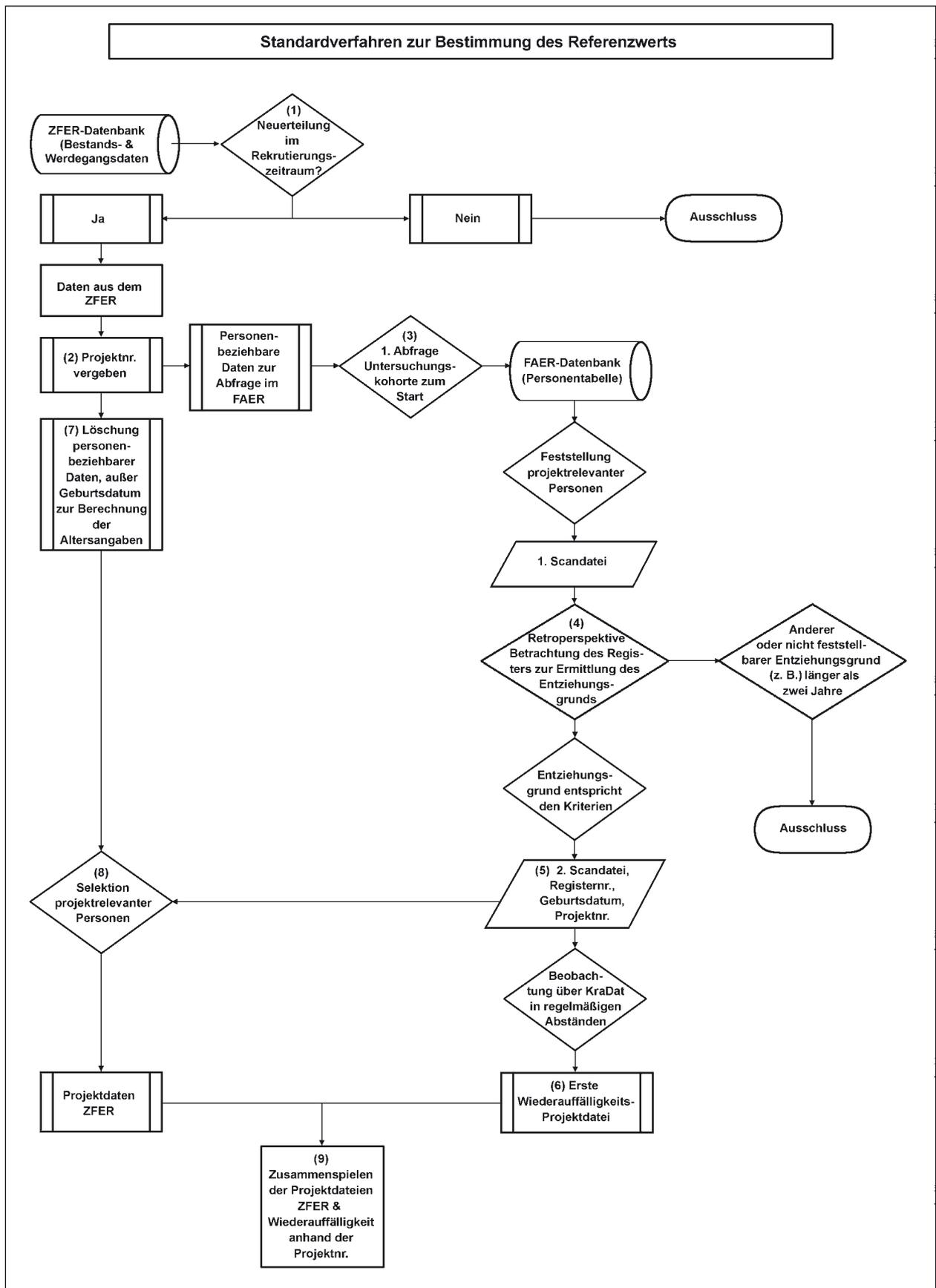


Bild 9: Standardverfahren

Mithilfe der Daten aus dem ZFER wird eine Abfrage im FAER durchgeführt (3), bei der in einem ersten Schritt festgestellt wird, welche Personen identifiziert werden können. Zur Minimierung des Arbeits- und damit auch des Kostenaufwands wird auf eine manuelle Zuweisung der unsicher identifizierten Personen verzichtet.

Anschließend wird mithilfe einer ersten Scandatei ermittelt, welche Entziehungen feststellbare Gründe haben, nicht länger als zwei Jahre ab Neuerteilung zurückliegen und den zu untersuchenden Gruppen zuzuordnen sind<sup>27</sup> (4). Mit den eingeschlossenen Fällen wird eine weitere (Projekt-)Scandatei (5) erstellt. Diese enthält zur Identifikation die Registernummer und das Geburtsdatum und zum Abgleich mit den ZFER-Daten die Projektnummer. Unter Verwendung dieser Datei werden die zu untersuchenden Personen regelmäßig auf Auffälligkeiten überprüft und die Ergebnisse in einer Wiederauffälligkeits-Projektdatei zur weiteren Analyse gespeichert (6). Aus der ZFER-Datei werden alle über das FAER ausgeschlossenen Personen gelöscht (8), von den Verbleibenden werden nur Geschlecht, Geburtsdatum, Projektnummer und ggf. FE-Informationen in einer ZFER-Projektdatei gespeichert (7).

Sobald die erste Wiederauffälligkeits-Projektdatei erstellt ist, erfolgt das Zusammenführen mit der ZFER-Projektdatei. Die weiteren abgefragten Daten zur Wiederauffälligkeit werden an diese Datei angehängt (Fortschreibung), mit Ende der Erhebung wird sie zur Auswertung aufbereitet (9).

## Auswertung

Die Auswertung der Daten wird sich an dieser Studie orientieren. Zunächst erfolgt eine Zuordnung der Fälle zu den Hauptanlassgruppen, anschließend werden die Indikatoren für alle zusammen und jeweils die einzelnen (Sub-)Gruppen berechnet.

Aufgrund der oben genannten Änderungen in den rechtlichen Grundlagen können die bisher verwendeten Indikatoren nicht mehr verwendet werden.

Aufgrund der Ergebnisse dieser Studie ist davon auszugehen, dass weiterhin die Indikatoren Unfall, erneute Entziehung der Fahrerlaubnis und ausgewählte Punkteindikatoren Berücksichtigung finden.

## Zeitplanung

Das Vorgehen orientiert sich am Untersuchungsdesign der vorliegenden Studie. Der Rekrutierungszeitraum wird nur noch ein Jahr betragen. Der anschließende Beobachtungszeitraum umfasst drei Jahre, wobei ein Jahr Verzugszeit (dazu Kapitel 3) eingeplant wird.

Bleiben Datenbasis sowie Art und Weise der Ergebnisdarstellung in Zukunft konstant, werden die Auswertung und die Bereitstellung der Ergebnisse nur wenige Wochen in Anspruch nehmen.

Insgesamt ist deshalb für eine Welle zur Aktualisierung der Referenzwerte etwas mehr als fünf Jahre einzuplanen.

## 6.2 Zusammenfassung

Die Rekrutierung sollte am 01.05.2016 beginnen und die folgenden 12 Monate berücksichtigen. Damit wäre sichergestellt, dass allen Entziehungen der Fahrerlaubnis das neue Recht zugrunde liegt. Es sollten weiterhin nur Neuerteilungen berücksichtigt werden, bei denen der zeitliche Abstand zur zugehörigen Entziehung nicht größer als zwei Jahre ist. Ausgehend von dem oben skizzierten Zeitraum einer Welle können die nächsten aktualisierten Referenzwerte auf der Basis des FAER im 3. Quartal 2021 bereitgestellt werden.

Aufgrund der Länge einer Welle, die insbesondere auf den Beobachtungszeitraum zurückzuführen ist, wird empfohlen, diese Wellen in regelmäßigen Abständen parallel zu starten. In Abwägung des Verhältnisses von Kosten und Nutzen wird dabei ein Zwei-Jahres-Rhythmus favorisiert. Hierdurch ist gewährleistet, dass auf rechtliche oder gesellschaftliche Änderungen relativ zeitnah mit der Bereitstellung aktualisierter Referenzwerte reagiert werden kann. Der Vergleich zwischen den beiden Erhebungskohorten dieser Untersuchung hat zudem gezeigt, dass keine erheblichen Unterschiede zwischen zwei aufeinanderfolgenden Jahren zu erwarten sind.

<sup>27</sup> Beispielsweise werden Entziehungen aufgrund körperlicher oder geistiger Mängel nicht berücksichtigt (siehe dazu Kapitel 2.2).

Eine stärkere Harmonisierung und damit Vergleichbarkeit mit anderen empirischen Daten aus dem Bereich der Kraftfahrerstatistik können erreicht werden, wenn bei zukünftigen Wellen der Start vom 1. Mai auf den 1. Januar eines Jahres gelegt wird. Der überwiegende Teil der Statistiken zu Verkehrsauffälligkeiten und Fahrerlaubnissen startet mit dem Berichtszeitraum am 1. Januar oder präsentiert Bestandsdaten zum 1. Januar eines Jahres. Deshalb sollte nach der Rekrutierung am 01.05.2016 die nächste am 01.01.2018 folgen. Im Anschluss daran kann der Turnus von 2 Jahren etabliert werden.

## 7 Fazit und Ausblick

Ziel dieser Studie war es zum einen, für die Evaluation von Maßnahmen im Bereich der Kraftfahrer-rehabilitation aktualisierte Referenzwerte zur Beurteilung der Legalbewährung bereitzustellen. Zum anderen, sollte ein Standardverfahren konzipiert werden, das in Zukunft eine regelmäßige Aktualisierung dieser Referenzwerte ermöglicht. Das Verfahren sollte sich dabei an Prämissen der Datenqualität, des wissenschaftlichen Arbeitens und der Wirtschaftlichkeit orientieren. Es ist hierbei jedoch zu berücksichtigen, dass mit den zur Verfügung stehenden Instrumenten der in § 70 und Anlage 15 FeV geforderte Nachweis der Wirksamkeit nicht zu erbringen ist.

Die Aktualisierung der Referenzwerte erfolgte auf der Basis von Daten des VZR. Die Besonderheiten dieser Datengrundlage und damit verbundene Folgen für das Untersuchungsdesign wurden ausführlich erörtert.

Für die Operationalisierung der Legalbewährung stehen unterschiedliche Indikatoren zur Verfügung. Die wichtigsten wurden diskutiert und eine Verwendungsempfehlung ausgesprochen. Aus Sicht der Autoren bieten sich für die Evaluation einer Maßnahme vor allem die Rückfallquote der Kursteilnehmerinnen und -teilnehmer in Bezug auf eine erneute Entziehung sowie das Auftreten einer beliebigen registrierten Verkehrsauffälligkeit an. Für diese beiden und alle anderen besprochenen Indikatoren wurden die aktualisierten Referenzwerte ermittelt. Die Verwendung der Referenzwer-

te zur Beurteilung der Legalbewährung ist an eine weitere Prämisse gebunden. Die Rückfallquote der Kursteilnehmerinnen und Kursteilnehmer darf sich nicht wesentlich vom vergleichbaren Durchschnitt unterscheiden. Auf der Grundlage einer juristisch anerkannten Auslegung wurde deshalb den Referenzwerten ein Erheblichkeitszuschlag gewährt und die daraus resultierenden Grenzwerte ebenfalls präsentiert.

Im Verlauf dieser Studie wurde die zugrundeliegende Datenbasis grundlegenden Änderungen unterzogen. Das VZR wurde am 01.05.2014 vom FAER abgelöst. Damit waren zahlreiche verkehrsrechtliche Änderungen verbunden. Während die Datenanalyse davon nicht betroffen war, ergibt sich für die Indikatoren der Legalbewährung und damit auch für die resultierenden Referenzwerte bereits zum jetzigen Zeitpunkt Anpassungsbedarf. Diese Überlegungen sind bereits in die Konzeption des Standardverfahrens eingeflossen, dass am Ende der Studie vorgestellt wurde.

Das präsentierte Verfahren kann in regelmäßigen Abständen aktualisierte Referenzwerte bereitstellen. Sollte das Standardverfahren wie beabsichtigt Anwendung finden, müssen auch die datenschutzrechtlichen Bedingungen dafür geschaffen werden. Ergänzend zu den präsentierten technischen und methodischen Vorarbeiten wird deshalb die Konzeption eines begleitenden Datenschutzkonzepts im Jahr 2015 anstehen.

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass mit diesem Verfahren weiterführende Analysen möglich sind. Aufgrund der umfangreichen Datenbasis ist unter anderem eine Anpassung der Referenzwerte an spezielle Kurspopulationen (z. B. für Alter und Geschlecht) realisierbar.

## 8 Tabellen

Nr.	Anlassgruppe (Möglichkeit der Kursweisung)	2004	2005	2006	2007
1.1	Körperliche und geistige Mängel	339 (52, -)	264 (44, -)	268 (...)	247 (...)
1.2	Neurologisch-psychiatrische Mängel	361 (50, -)	323 (49, -)	273 (...)	279 (...)
1.3	Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung	193 (56, -)	148 (58, -)	112 (...)	110 (...)
2.1	Verkehrsauffälligkeiten (ja)	11.252 (46, 26)	11.365 (45, 26)	12.258 (47, 25)	13.066 (48, 24)
2.2	Sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten (ja)	3.085 (50, 18)	3.036 (48, 21)	3.192 (51, 18)	3.280 (52, 18)
3.1	Alkohol erstmalig* (ja)	41.501 (46, 17)	36.720 (46, 16)	35.472 (48, 15)	34.119 (49, 15)
3.2	Alkohol wiederholt* (ja)	20.147 (42, 15)	18.313 (40, 15)	18.328 (41, 14)	18.153 (41, 14)
4.	Betäubungsmittel- und Medikamentenauffällige** (ja)	13.257 (48, 15)	14.282 (50, 14)	15.823 (55, 13)	14.873 (58, 11)
5.1	Alkohol in Kombination mit allgemeiner Verkehrsauffälligkeit beziehungsweise sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten* (ja)	9.321 (40, 16)	8.325 (41, 16)	7.516 (41, 14)	7.209 (41, 14)
5.2	Alkohol in Kombination mit sonstigen Drogen und Medikamenten** (ja)	1.934 (44, 9)	1.757 (45, 11)	1.825 (44, 9)	1.812 (47, 9)
5.3	Allgemeine Verkehrs- und sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten (ja)	1.604 (47, 16)	1.561 (47, 18)	1.719 (48, 16)	1.805 (49, 16)
5.4	Betäubungsmittel/Medikamente und allgemeine Verkehrsauffälligkeiten** (ja)	1.573 (47, 9)	1.556 (45, 10)	1.557 (45, 9)	1.638 (49, 9)
5.5	Sonstige Mehrfachfragestellungen (ja)	1.336 (44, 9)	1.254 (43, 9)	1.220 (...)	1.200 (...)
6.	Untersuchungen nach FeV §§ 10 Abs. 2 und 11 Abs. 3 Nr. 2 (Mindestalter)	4.778 (93, -)	4.726 (94, -)	5.281 (...)	6.197 (...)
7.	Untersuchungen nach FahrlG § 3 S. 1 Nr. 3 und § 33 Abs. 3 (Bewerber um eine Fahrerlaubnis und Fahrlehrer)	360 (95, -)	287 (94, -)	363 (...)	241 (...)
8.	Sonstige Anlässe	397 (59, -)	408 (61, -)	254 (...)	252 (...)
<b>Gesamtsumme</b>		<b>111.438</b>	<b>104.325</b>	<b>105.470</b>	<b>104.481</b>
<b>* Alkohol-Fragestellung gesamt</b>		<b>70.969</b>	<b>63.358</b>	<b>61.316</b>	<b>59.481</b>
<b>** BtM-Fragestellung gesamt</b>		<b>16.764</b>	<b>17.595</b>	<b>19.205</b>	<b>18.232</b>
<b>Zahl der Neuerteilungen nach vorangegangener Entziehung</b>		<b>112.309</b>	<b>107.180</b>	<b>102.633</b>	<b>99.769</b>
<b>Legende:</b> (...) Angabe zurzeit nicht verfügbar					
<b>Lesebeispiel:</b> In der Anlassgruppe 2.1 (Verkehrsauffälligkeiten) wurden im Jahr 2004 11.252 MPU durchgeführt, 46 % davon mit positivem Ergebnis und 26 % mit einer nur bedingten Eignungsaussage (§70-Kurs-Empfehlung). Die rechnerisch verbleibenden 28 % hatten ein negatives MPU-Ergebnis.					
<b>Erklärung:</b> Systematik der Begutachtungsanlässe bei Zweifeln an der Fahreignung und Zahl der dazu durchgeführten MPU in den Jahren 2004 bis 2009; in Klammern zusätzlich die Prozentanteile der positiv Begutachteten sowie der Personen mit einer Nachschulungsempfehlung (Quelle: BASt, 2005 sowie alle Folgepublikationen bis 2010); zum Vergleich sind in der letzten Zeile der Tabelle die Zahl der Neuerteilungen nach vorangegangener Entziehung laut amtlicher Statistik aufgeführt (KBA, 2010, S. 44).					

Tab. 25: Durchgeführte MPU 2004-2009

Entscheidungsgrund*	Berichtsjahr							
	2004		2005		2006		2007	
	Anzahl	in %						
Entziehungen durch Gerichte, gesamt (§ 69 StGB)	109.736	100	103.751	100	93.791	100	96.736	100
Alkohol und andere Drogen	99.346	90,5	94.276	90,9	85.490	91,1	88.034	91,0
Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (Unfallflucht)	12.708	11,6	12.201	11,8	11.304	12,1	11.709	12,1
Fahren ohne Fahrerlaubnis der geforderten Klasse	1.135	1,0	985	0,9	782	0,8	1.149	1,2
<b>Verzichte, gesamt</b>	<b>19.983</b>		<b>21.226</b>		<b>20.761</b>		<b>22.599</b>	
<b>Entziehungen durch Fahrerlaubnisbehörden, gesamt</b>	<b>43.746</b>	<b>100</b>	<b>37.491</b>	<b>100</b>	<b>38.571</b>	<b>100</b>	<b>40.578</b>	<b>100</b>
Körperliche oder geistige Mängel (§ 46 Abs. 1 FeV)	1.806	4,1	1.372	3,7	1.302	3,4	1.483	3,7
Mangelnde Befähigung (§ 46 Abs. 4 FeV)	104	0,2	71	0,2	89	0,2	350	0,9
Eignungsgutachten nicht beigebracht (§ 11 Abs. 8 FeV)	6.061	13,9	5.175	13,8	5.297	13,7	5.674	14,0
Trunksucht, Rauschgiftsucht, Arzneimittelsucht (§ 13 und 14 FeV)	14.352	32,8	13.072	34,9	13.042	33,8	13.925	34,3
Schwere oder wiederholte Verstöße gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen	1.788	4,1	1.444	3,9	1.478	3,8	1.518	3,7
Schwere oder wiederholte Vergehen gegen Strafgesetze	174	0,4	129	0,3	147	0,4	123	0,3
Regelungen des Punktsystems (§ 4 StVG), darunter:	8.613	19,7	7.322	19,5	8.029	20,8	8.839	21,8
Anordnung zum Aufbauseminar nicht nachgekommen	4.458	10,2	3.777	10,1	4.150	10,8	4.165	10,3
Erreichen von 18 Punkten	4.121	9,4	3.506	9,4	3.861	10,0	4.481	11,0
Regelungen zur Fahrerlaubnis auf Probe (§ 2a StVG), darunter:	9.108	20,8	6.984	18,6	7.371	19,1	7.347	18,1
Anordnung zum Aufbauseminar nicht nachgekommen	6.377	14,6	4.702	12,5	4.810	12,5	4.637	11,4
Zuwiderhandlungen in der Probezeit nach einer schriftlichen Verwarnung (§ 2a Abs. 2 Nr. 3 StVG)	2.387	5,5	1.993	5,3	2.223	5,8	2.394	5,9
Sonstige charakterliche Mängel oder sonstige Entziehungsgründe oder fehlende Angabe zum Grund	3.296	7,5	3.154	8,4	2.982	7,7	2.701	6,7
Anzahl der Entscheidungsgründe der Fahrerlaubnisbehörden	45.302	103,6	38.723	103,3	39.737	103,0	41.960	102,9
<b>Summe Entziehungen und Verzichte</b>	<b>173.465</b>		<b>162.468</b>		<b>153.123</b>		<b>159.913</b>	
<b>Zahl der hier zu betrachtenden Fälle**)</b>	<b>171.555</b>		<b>161.025</b>		<b>151.732</b>		<b>158.080</b>	
* innerhalb der Instanz (Gericht, Fahrerlaubnisbehörde) sind Mehrfachangaben möglich, sodass die Summation 100 % übersteigt								
** ergibt sich aus der Summe abzüglich der Zahlen für körperliche oder geistige Mängel und mangelnde Befähigung								

Tab. 26: Gründe für die Entziehungen durch Gerichte und Fahrerlaubnisbehörden in den Jahren 2004 bis 2007

	Alkohol	Drogen	Punkte	Sonstiger Grund
<b>Auffälligkeiten</b>	<b>N = 85.287</b>	<b>N = 5.443</b>	<b>N = 3.314</b>	<b>N = 38.058</b>
Unfallindikator U (beliebiger Verstoß)	4,1 %	4,3 %	8,1 %	5,8 %
Punkteindikator P4 (beliebiger Verstoß)	16,2 %	18,5 %	44,6 %	23,4 %
Punkteindikator P7 (beliebiger Verstoß)	8,8 %	8,2 %	24,7 %	12,1 %
Punkteindikator PP (beliebiger Verstoß)	11,3 %	14,0 %	47,6 %	19,4 %
Unfallindikator Ua.alk (Alkoholverstoß)	1,4 %	0,8 %	0,4 %	1,3 %
Punkteindikator P4a.alk (Alkoholverstoß)	7,1 %	3,9 %	4,0 %	5,8 %
Punkteindikator P7a.alk (Alkoholverstoß)	5,2 %	2,6 %	2,2 %	4,1 %
Punkteindikator PPa.alk (Alkoholverstoß)	0,6 %	0,5 %	0,4 %	0,6 %
Unfallindikator Ua.dro (Drogenverstoß)	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %
Punkteindikator P4a.alk (Alkoholverstoß)	0,8 %	5,7 %	1,0 %	2,2 %
Punkteindikator P7a.alk (Alkoholverstoß)	0,2 %	1,0 %	0,3 %	0,5 %
Punkteindikator PPa.alk (Alkoholverstoß)	0,1 %	0,7 %	0,1 %	0,3 %

Tab. 27: Indikatoren der Auffälligkeit nach Entziehungsgrundgruppen

Indikator	N = 132.102
Ohne neuen Registereintrag	61,1 %
Alkohol	6,7 %
Drogen	1,7 %
Punkte	33,4 %

Tab. 28: Auffälligkeiten und Nichtauffälligkeit aller untersuchten Personen

Art der Auffälligkeit	N	%
Drogen	171	33,2
Alkohol	69	13,4
Alkohol und Drogen	4	0,8
Sonstige	271	52,6
<b>Gesamt</b>	<b>515</b>	<b>100,0</b>

Tab. 29: Auffälligkeiten von Personen ohne bepunktete Delikte

Aufgrund seltener Einzelfälle gibt es Auffälligkeiten, die nicht mit einer Bepunktung einhergehen. Beispielsweise kann die Entziehung einer Fahrerlaubnis stattfinden, obwohl der auslösende Verstoß nicht bepunktet wird. In der Untersuchungsgruppe gilt dies für 515 Fälle (0,4 %) (Tabelle 29).

	N = 132.102
Entziehungsindikator E (beliebiger Verstoß)	7,6 %
Punkteindikator P1 (beliebiger Verstoß)	38,5 %
Entziehungsindikator Ea.alk (Alkoholdelikt)	4,6 %
Punkteindikator P1a.alk (Alkoholdelikt)	6,5 %
Entziehungsindikator Ea.dro (Drogendelikt)	0,9 %
Punkteindikator P1a.dro (Drogendelikt)	1,4 %

Tab. 30: Auffälligkeit über alle untersuchten Personen

In Tabelle 30 zeigt es sich, dass die untersuchten Personen nur sehr selten durch Verstöße in Verbindung mit Drogen in Erscheinung treten. Lediglich 1,4 % der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer werden im Beobachtungszeitraum mit einem solchen Delikt auffällig und 0,9 % in einer Schwere, die zu einer Entziehung führt. Wie zu erwarten, ist der allgemeine Ein-Punkt-Indikator aufgrund der niedrigsten Erheblichkeitsschwelle und des geringsten Grades an Ausdifferenzierung aller Indikatoren der mit Abstand am häufigsten aufgetretene. Über ein Drittel der untersuchten Personen (38,5 %) werden innerhalb der drei Jahre wieder mit einem Delikt auffällig, welches mindestens einen Punkt rechtfertigt.

7,6 % aller beobachteten Personen verlieren im Laufe der Beobachtung erneut die wiedererworbene Fahrerlaubnis. Die Zahl der Alkoholdelikte bewegt sich mit 4,6 % (Entziehung) bzw. 6,5 % (ein Punkt) auf einem relativ niedrigen Niveau.

	14-17	18-20	21-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-110
<b>Entziehungsgrund</b>	<b>N = 249</b>	<b>N = 9.972</b>	<b>N = 26.483</b>	<b>N = 19.671</b>	<b>N = 26.689</b>	<b>N = 26.488</b>	<b>N = 14.495</b>	<b>N = 6.363</b>	<b>N = 1.682</b>
Alkohol	0,2 %	6,0 %	14,7 %	13,2 %	21,4 %	24,1 %	13,5 %	5,8 %	1,1 %
Drogen	0,1 %	9,8 %	38,6 %	28,3 %	17,2 %	4,9 %	0,9 %	0,2 %	0,1 %
Punkte	0,0 %	0,1 %	6,5 %	23,0 %	33,1 %	22,6 %	10,9 %	3,3 %	0,4 %
weitere Entziehungsründe	0,2 %	11,3 %	30,6 %	16,0 %	16,8 %	13,0 %	6,7 %	3,4 %	1,9 %

Tab. 31: Entziehungsründe nach Alter

	<b>N = 16.836</b>	<b>Straftat(en)</b>
1	31,2 %	Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort
2	19,3 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Körperverletzung
3	6,5 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Fehlverhaltens beim Überholen
4	6,4 %	Führen oder Anordnen oder Zulassen des Führens eines Kfz ohne Fahrerlaubnis
5	3,0 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Fehlverhaltens beim Überholen in Kombination mit Körperverletzung
6	2,3 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge geistiger oder körperlicher Mängel
7	2,2 %	Führen eines Fahrzeugs bei Fahrunsicherheit infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Führen oder Anordnen oder Zulassen des Führens eines Kfz ohne Fahrerlaubnis
8	2,1 %	Körperverletzung
9	1,9 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Körperverletzung, B-Fall bei FaP
10	1,8 %	Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort in Kombination mit Führen eines Fahrzeugs bei Fahrunsicherheit infolge Alkoholgenusses
11	1,5 %	Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort in Kombination mit Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses und Führen eines Fahrzeugs bei Fahrunsicherheit infolge Alkoholgenusses
12	1,2 %	Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort in Kombination mit Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses
13	1,0 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Vorfahrtmissachtung
14	0,9 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Fehlverhaltens beim Überholen
15	0,9 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Vorfahrtmissachtung in Kombination mit Körperverletzung
16	0,9 %	Nötigung
17	0,8 %	Andere Straftat
18	0,8 %	Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr
19	0,8 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Führen oder Anordnen oder Zulassen des Führens eines Kfz ohne Fahrerlaubnis
20	0,7 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge geistiger oder körperlicher Mängel in Kombination mit Körperverletzung
21	0,6 %	Führen oder Anordnen oder Zulassen des Führens eines Kfz trotz Fahrverbots oder trotz Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins
22	0,6 %	Führen eines Fahrzeugs bei Fahrunsicherheit infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Gebrauch oder Gestatten des Gebrauchs unversicherter Kfz oder Anhänger
23	0,6 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge zu schnellen Fahrens
24	0,6 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge zu schnellen Fahrens in Kombination mit Körperverletzung
25	0,3 %	Körperverletzung B-Fall bei FaP
26	0,3 %	Nötigung in Kombination mit Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr
27	0,3 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Fehlverhaltens beim Überholen in Kombination mit Körperverletzung, B-Fall bei FaP
28	0,3 %	Führen eines Fahrzeugs bei Fahrunsicherheit infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Führen oder Anordnen oder Zulassen des Führens eines Kfz trotz Fahrverbots oder trotz Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins

Tab. 32: Die häufigsten Straftaten und -kombinationen in der Gruppe weitere Entziehungsründe

	<b>N = 16.836</b>	<b>Straftat(en)</b>
29	0,3 %	Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort in Kombination mit Körperverletzung
30	0,3 %	Führen eines Fahrzeugs bei Fahrunsicherheit infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Körperverletzung
31	0,2 %	Körperverletzung in Kombination mit Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr
32	0,2 %	Führen eines Fahrzeugs bei Fahrunsicherheit infolge Alkoholgenusses in Kombination mit anderer Straftat
33	0,2 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Fehlverhaltens an Fußgängerüberwegen
34	0,2 %	Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort in Kombination mit Führen oder Anordnen oder Zulassen des Führens eines Kfz ohne Fahrerlaubnis
35	0,2 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Tötung
36	0,2 %	Führen oder Anordnen oder Zulassen des Führens eines Kfz ohne Fahrerlaubnis in Kombination mit Gebrauch oder Gestatten des Gebrauchs unversicherter Kfz oder Anhänger
37	0,2 %	Tötung
38	0,2 %	Straßenverkehrsgefährdung durch Wenden, rückwärts fahren, Fahren entgegen der Fahrtrichtung oder versuchtes Wenden, rückwärts fahren, Fahren entgegen der Fahrtrichtung auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen
39	0,2 %	Führen eines Fahrzeugs bei Fahrunsicherheit infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Führen eines Fahrzeugs bei Fahrunsicherheit infolge Genusses anderer berauschender Mittel
40	0,2 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Genusses anderer berauschender Mittel in Kombination mit Körperverletzung
41	0,2 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Vorfahrtsmissachtung in Kombination mit Körperverletzung, B-Fall bei FaP
42	0,2 %	Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort in Kombination mit Straßenverkehrsgefährdung infolge Fehlverhaltens beim Überholen
43	0,1 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Fehlverhaltens an Fußgängerüberwegen in Kombination mit Körperverletzung
44	0,1 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses in Kombination mit anderer Straftat
45	0,1 %	Straßenverkehrsgefährdung durch Wenden, rückwärts fahren, Fahren entgegen der Fahrtrichtung oder versuchtes Wenden, rückwärts fahren, Fahren entgegen der Fahrtrichtung auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen in Kombination mit Körperverletzung
46	0,1 %	Führen eines Fahrzeugs bei Fahrunsicherheit infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Nötigung
47	0,1 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Führen oder Anordnen oder Zulassen des Führens eines Kfz ohne Fahrerlaubnis und Körperverletzung
48	0,1 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Nötigung
49	0,1 %	Tötung in Kombination mit Körperverletzung
50	0,1 %	Gebrauch oder Gestatten des Gebrauchs unversicherter Kfz oder Anhänger
51	0,1 %	Mehrfaches unerlaubtes Entfernen vom Unfallort
52	0,1 %	Körperverletzung B-Fall bei FaP in Kombination mit Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr
53	0,1 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Straßenverkehrsgefährdung infolge Genusses anderer berauschender Mittel
54	0,1 %	Nötigung in Kombination mit anderer Straftat
55	0,1 %	Führen eines Fahrzeugs bei Fahrunsicherheit infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Führen oder Anordnen oder Zulassen des Führens eines Kfz ohne Fahrerlaubnis und Gebrauch oder Gestatten des Gebrauchs unversicherter Kfz oder Anhänger
56	0,1 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Straßenverkehrsgefährdung infolge Fehlverhaltens beim Überholen
57	0,1 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge geistiger oder körperlicher Mängel in Kombination mit Körperverletzung, B-Fall bei FaP
58	0,1 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Körperverletzung
59	0,1 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Tötung und Körperverletzung
60	0,1 %	Straßenverkehrsgefährdung infolge Missachtung des Rechtsfahrgebotes

Tab. 32: Fortsetzung

	N = 16.836	Straftat(en)
61	0,1 %	Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort in Kombination mit Führen eines Fahrzeugs bei Fahrunsicherheit infolge Alkoholgenusses
62	0,1 %	Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort sofern das Gericht die Strafe in den Fällen des § 142 Abs. 4 StGB gemildert oder von der Strafe abgesehen hat
63	0,1 %	Führen eines Fahrzeugs bei Fahrunsicherheit infolge Alkoholgenusses in Kombination mit Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr

Tab. 32: Fortsetzung

## 9 Literatur

- BIEHL, B. & BIRNBAUM, D. (2004): Evaluation eines Rehabilitationskurses für drogenauffällige Kraftfahrer. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 50 (1), 28-32
- BRIELER, P.; ZENTGRAF, M.; KROHN, B.; SEIDL, J. & KALWITZKI, K.-P. (2009): Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 FeV. Zeitschrift für Verkehrssicherheit. S. 139-144
- Bundesamt, K. (2013): Verkehrsauffälligkeiten (VA): Bestand im Verkehrszentralregister – 1. Januar 2013 (VA 1). Verfügbar unter: [http://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Kraftfahrer/VA/2013/va1\\_2013\\_pdf.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=10](http://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Kraftfahrer/VA/2013/va1_2013_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=10) [zuletzt abgerufen 17.12.2014]
- Bundesgesetzblatt (2013): Fünftes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze, Bundesgesetzblatt (Bd. Teil I, Nr. 52, S. 3313): Bundesanzeiger Verlag
- DeVOL, D. M.; HILGER, N. & RUDINGER, G. (2012): SPEED-02: Wirksamkeit von Rehabilitation (gem. § 70 FeV) und Begutachtung. Blutalkohol, 49, 133-146
- DIAMANTOPOULOU, K.; CAMERON, M.; DYTE, D. & HARRISON, W. (1997): The relationship between demerit points accrual and crash involvement. Clayton, Victoria: Monash University, Accident Research Centre
- GERBERS, M. A. & PECK, R. C. (1994): An inventory of California driver accident risk factors. Sacramento, California: California Department of Motor Vehicles Research and Development Section
- HEINZMANN, H.-J. & SCHADE, F.-D. (2004): Risikogruppen im VZR als Basis für eine Prämien-differenzierung in der Kfz-Haftpflicht. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.), Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Mensch und Sicherheit (Bd. M 159). Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
- HILGER, N.; ZIEGLER, H.; RUDINGER, G.; DeVOL, D. M.; Jansen, J.; LAUB, G. et al. (2012): EVA-MPU: Zur Legalbewährung alkoholauffälliger Kraftfahrer nach einer medizinisch-psychologischen Fahreignungsbegutachtung (MPU). Sonderdruck zum Verkehrsgesichtstag 2012. Zeitschrift für Verkehrssicherheit (ZVS) 58
- HOFFMANN, H. (2001): Grenzwert für Rückfallquoten alkoholauffälliger Kraftfahrer nach Teilnahme an Kursen gemäß § 70 FeV. Blutalkohol, 38 (5), 336-348
- JACOBESHAGEN, W. & NICKEL, W.-R. (2010): Bessere Wirksamkeitskontrollen von MPU und Kursen. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 56, 74-78
- JACOBESHAGEN, W. & UTZELMANN, H.-D. (1995): Medizinisch-psychologische Fahreignungsbegutachtung bei alkoholauffälligen Fahrern und Fahrern mit hohem Punktestand. Empirische Ergebnisse zur Wirksamkeit und deren diagnostischen Elementen. Köln: Forschungsberichte des Verbandes der Technischen Überwachungs-Vereine e. V.
- KLIPP, S. (2009): Evaluation und wie weiter? Leipzig
- KOLBERT-RAMM, C. (2005): Wirksamkeit der Aufbauseminare für Kraftfahrer

- Kraftfahrt-Bundesamt (2013): Jahresbericht 2012. Verfügbar unter: [http://www.kba.de/DE/Presse/Jahresberichte/jahresbericht\\_2012\\_pdf.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=4](http://www.kba.de/DE/Presse/Jahresberichte/jahresbericht_2012_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=4) [zuletzt abgerufen 17.12.2014]
- Kraftfahrt-Bundesamt (2014): Fahrerlaubnisse (FE): Bestand an allgemeinen Fahrerlaubnissen im Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER) – 1. Januar 2014 (FE 4). Verfügbar unter: [http://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Kraftfahrer/FE/2014/fe4\\_2014\\_pdf.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=6](http://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Kraftfahrer/FE/2014/fe4_2014_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=6) [zuletzt abgerufen 17.12.2014]
- MAUKISCH, H.; KANNHEISER, W. & RADWAN, E. (2000): Die Legalbewährung von alkoholauffälligen Kraftfahrern – Probleme und Ergebnisse einer Bewährungskontrolle. *Blutalkohol*, 37 (6), 411-433
- MEYER, H. (2010): Verkehrs-Intervention in Deutschland – Empirische Befunde und Zukunftsperspektiven. *Blutalkohol*, 47 (2), 61-88
- SCHADE, F.-D. & HEINZMANN, H.-J. (2002): Prognosemöglichkeiten zur Wirkung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen anhand des Verkehrszentralregisters. Unveröffentlichter Schlussbericht zum Forschungsprojekt FE 82.059/1995: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
- SCHADE, F.-D. & HEINZMANN, H.-J. (2004): Prognosemöglichkeiten zur Wirkung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen anhand des Verkehrszentralregisters. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.), *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Mensch und Sicherheit* (Bd. M 155). Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen
- SCHADE, F.-D. & HEINZMANN, H.-J. (2011): Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis – Zwischenbericht. Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)
- SCHADE, F.-D.; HEINZMANN, H.-J.; FEDDERSEN, S. & BRACHHAUS, R. (2008): Summative Evaluation des Begleiteten Fahrens ab 17
- SCHMIDT, S. & PFAFFEROTT, I. (2002): Leitfaden zur Anerkennung von Kursen gemäß § 70 FeV. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 48 (3), S. 134-135
- WINKLER, W.; JACOBSHAGEN, W. & NICKEL, W.-R. (1988): *Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer*. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen

## Schriftenreihe

### Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

#### Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

## 2010

- M 206: Profile im Straßenverkehr verunglückter Kinder und Jugendlicher  
Holte € 18,50
- M 207: ADAC/BAST-Symposium „Sicher fahren in Europa“ nur als CD erhältlich € 24,00
- M 208: Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle in Deutschland  
Baum, Kranz, Westerkamp € 18,00
- M 209: Unfallgeschehen auf Landstraßen – Eine Auswertung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik  
Heinrich, Pöppel-Decker, Schönebeck, Ullitsch € 17,50
- M 210: Entwicklung und Evaluation eines Screening-Tests zur Erfassung der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer (SCREEMO)  
Engin, Kocherscheid, Feldmann, Rudinger € 20,50
- M 211: Alkoholverbot für Fahranfänger  
Holte, Assing, Pöppel-Decker, Schönebeck € 14,50
- M 212: Verhaltensanweisungen bei Notsituationen in Straßentunneln  
Färber, Färber € 19,00
- M 213: Begleitetes Fahren ab 17 Jahre – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs  
Funk, Grüninger, Dittrich, Goßler, Hornung, Kreßner, Libal, Limberger, Riedel, Schaller, Schilling, Svetlova € 33,00

## 2011

- M 214: Evaluation der Freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF) – Wirksamkeitsuntersuchung  
Sindern, Rudinger € 15,50
- M 215: Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten – Methodische Grundlagen und Möglichkeiten der Weiterentwicklung  
Sturzbecher, Bönninger, Rüdell et al. € 23,50
- M 216: Verkehrserziehungsprogramme in der Lehreraus-/Fortbildung und deren Umsetzung im Schulalltag – Am Beispiel der Moderatorenkurse „EVA“, „XpertTalks“, „sicherfahren“ und „RiSk“  
Neumann-Opitz, Bartz € 14,50
- M 217: Leistungen des Rettungsdienstes 2008/09 Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2008 und 2009  
Schmiedel, Behrendt € 16,50
- M 218: Sicherheitswirksamkeit des Begleiteten Fahrens ab 17. Summative Evaluation  
Schade, Heinzmann € 20,00
- M 218b: Summative Evaluation of Accompanied Driving from Age 17  
Schade, Heinzmann  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

- M 219: Unterstützung der Fahrausbildung durch Lernsoftware  
Petzoldt, Weiß, Franke, Krems, Bannert € 15,50

## 2012

- M 220: Mobilitätsstudie Fahranfänger – Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere  
Funk, Schneider, Zimmermann, Grüninger € 30,00
- M 221: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern  
Roth € 15,00
- M 222: Neue Aufgabenformate in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung  
Malone, Biermann, Brünken, Buch € 15,00
- M 223: Evaluation der bundesweiten Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“  
Klimmt, Maurer € 15,00
- M 224: Entwicklung der Verkehrssicherheit und ihrer Rahmenbedingungen bis 2015/2020  
Maier, Ahrens, Aurich, Bartz, Schiller, Winkler, Wittwer € 17,00
- M 225: Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten – Machbarkeitsstudie  
Huemer, Vollrath € 17,50
- M 226: Rehabilitationsverlauf verkehrsauffälliger Kraftfahrer  
Glitsch, Bornewasser, Dünkel € 14,00
- M 227: Entwicklung eines methodischen Rahmenkonzeptes für Verhaltensbeobachtung im fließenden Verkehr  
Hautzinger, Pfeiffer, Schmidt € 16,00
- M 228: Profile von Senioren mit Autounfällen (PROSA)  
Pottgießer, Kleinemas, Dohmes, Spiegel, Schädlich, Rudinger € 17,50
- M 229: Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer  
Holte € 25,50
- M 230: Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen  
Gerlach, Leven, Leven, Neumann, Jansen € 21,00
- M 231: Verkehrssicherheitsrelevante Leistungspotenziale, Defizite und Kompensationsmöglichkeiten älterer Kraftfahrer  
Poschadel, Falkenstein, Rinkenauer, Mendzheritskiy, Fimm, Worringer, Engin, Kleinemas, Rudinger € 19,00
- M 232: Kinderunfallatlas – Regionale Verteilung von Kinderverkehrsunfällen in Deutschland  
Neumann-Opitz, Bartz, Leipzig € 18,00

## 2013

- M 233: 8. ADAC/BAST-Symposium 2012 – Sicher fahren in Europa  
CD-ROM / kostenpflichtiger Download € 18,00
- M 234: Fahranfängervorbereitung im internationalen Vergleich  
Genschow, Sturzbecher, Willmes-Lenz € 23,00
- M 235: Ein Verfahren zur Messung der Fahrsicherheit im Realverkehr entwickelt am Begleiteten Fahren  
Glaser, Waschulewski, Glaser, Schmid € 15,00
- M 236: Unfallbeteiligung von Wohnmobilen 2000 bis 2010  
Pöppel-Decker, Langner  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

- M 237: Schwer erreichbare Zielgruppen – Handlungsansätze für eine neue Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland  
Funk, Faßmann € 18,00
- M 238: Verkehrserziehung in Kindergärten und Grundschulen  
Funk, Hecht, Nebel, Stumpf € 24,50
- M 239: Das Fahrerlaubnisprüfungssystem und seine Entwicklungspotenziale – Innovationsbericht 2009/2010 € 16,00
- M 240: Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen – Berichtsjahr 2011 – Abschlussbericht  
Küter, Holdik, Pöppel-Decker, Ulitzsch  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.
- M 241: Intervention für punktauffällige Fahrer – Konzeptgrundlagen des Fahreignungsseminars  
Glitsch, Bornwasser, Sturzbecher, Bredow, Kaltenbaek, Büttner € 25,50
- M 242: Zahlungsbereitschaft für Verkehrssicherheit – Vorstudie  
Bahamonde-Birke, Link, Kunert € 14,00

## 2014

- M 243: Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung  
Sturzbecher, Mörl, Kaltenbaek € 25,50
- M 244: Innovative Konzepte zur Begleitung von Fahranfängern durch E-Kommunikation  
Funk, Lang, Held, Hallmeier € 18,50
- M 245: Psychische Folgen von Verkehrsunfällen  
Auerbach € 20,00
- M 246: Prozessevaluation der Kampagnenfortsetzung 2011-2012 „Runter vom Gas!“  
Klimmt, Maurer, Baumann € 14,50

### AKTUALISIERTE NEUAUFLAGE VON:

- M 115: Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung – gültig ab 1. Mai 2014  
Gräcmann, Albrecht € 17,50
- M 247: Psychologische Aspekte des Unfallrisikos für Motorradfahrerinnen und -fahrer  
von Below, Holte € 19,50
- M 248: Erkenntnisstand zu Verkehrssicherheitsmaßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer  
Falkenstein, Joiko, Poschadel € 15,00
- M 249: Wirkungsvolle Risikokommunikation für junge Fahrerinnen und Fahrer  
Holte, Klimmt, Baumann, Geber € 20,00
- M 250: Ausdehnung der Kostentragungspflicht des § 25a StVG auf den fließenden Verkehr  
Müller € 15,50
- M 251: Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer  
Hauser, Merz, Pauls, Schnabel, Aydeniz, Blume, Bogus, Nitzsche, Stengl-Herrmann, Klipp, Buchstaller, DeVol, Laub, Müller, Veltgens, Ziegler € 15,50

- M 252 Psychologische Aspekte des Einsatzes von Lang-Lkw  
Glaser, Glaser, Schmid, Waschulewski  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor, ist interaktiv und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

## 2015

- M 253: Simulatorstudien zur Ablenkungswirkung fahrfremder Tätigkeiten  
Schömig, Schoch, Neukum, Schumacher, Wandtner € 18,50

- M 254: Kompensationsstrategien von älteren Verkehrsteilnehmern nach einer VZR-Auffälligkeit  
Karthaus, Willemsen, Joiko, Falkenstein € 17,00

- M 255: Demenz und Verkehrssicherheit  
Fimm, Blankenheim, Poschadel € 17,00

- M 256: Verkehrsbezogene Eckdaten und verkehrssicherheitsrelevante Gesundheitsdaten älterer Verkehrsteilnehmer  
Rudinger, Haverkamp, Mehli, Falkenstein, Hahn, Willemsen € 20,00

- M 257: Projektgruppe MPU-Reform  
Albrecht, Evers, Klipp, Schulze € 14,00

- M 258: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen  
Follmer, Geis, Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Zlocki € 14,00

- M 259: Alkoholkonsum und Verkehrsunfallgefahren bei Jugendlichen  
Hoppe, Tekaat € 16,50

- M 260: Leistungen des Rettungsdienstes 2012/13  
Schmiedel, Behrendt € 16,50

- M 261: Stand der Radfahrausbildung an Schulen und motorischen Voraussetzungen bei Kindern  
Günther, Kraft € 18,50

- M 262: Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen  
Klipp, Bischof, Born, DeVol, Dreyer, Ehlert, Hofstätter, Kalwitzki, Schattschneider, Veltgens € 13,50

- M 263: **Nachweis alkoholbedingter Leistungsveränderungen mit einer Fahrverhaltensprobe im Fahrsimulator der BAST**  
Schumacher  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

## 2016

- M 264: **Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen**  
von Below € 17,50

- M 265: **Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis**  
Kühne, Hundertmark € 15,00

Alle Berichte sind zu beziehen im:

Carl Schünemann Verlag GmbH  
Zweite Schlachtpforte 7  
28195 Bremen  
Tel. (0421) 3 69 03-53  
Fax (0421) 3 69 03-48  
[www.schuenemann-verlag.de](http://www.schuenemann-verlag.de)

Dort ist auch ein Kompletverzeichnis erhältlich.