



Fahren ohne Fahrerlaubnis – ein Phänomen, das eher in ländlichen Gegenden vorkommt

Problem „Schwarzfahren“

Das Fahren ohne Fahrerlaubnis stellt ein großes Risiko für die Verkehrssicherheit dar – in allen Altersklassen. Der Verband Moving International Road Safety Association e. V. warnt.

TEXT: THOMAS CYGANEK

Das Phänomen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis habe „dramatisch zugenommen“, teilt Moving mit. „Wir möchten aufklären, wie viele Menschen dadurch das Leben anderer Menschen und ihr eigenes aufs Spiel setzen. Und das nicht nur in Deutschland.“ Denn „Schwarzfahren“ sei ein grundsätzliches Problem.

ZUWACHS BEI JUNGEN MENSCHEN
So ist zum Beispiel die Zahl der Verstöße gegen Fahrverbote laut Moving-Recherche, der Zahlen des Kraftfahrtbundesamts zugrunde liegen, „erschreckend hoch“. Von den rund 432.000 angeordneten Fahrverboten hätten sich 2021 rund 144.000 Kraftfahrer wenig beeindruckt gezeigt und seien

hinter dem Steuer eines Kraftfahrzeuges erwischt worden – entweder weil sie keine Fahrerlaubnis hatten oder weil sie trotz Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins fuhren. Das entspricht einem Anteil von 33 Prozent. Gegenüber den Vorjahren sei es bei dieser Art von Verstößen sogar noch zu einem

// SCHWARZFAHREN UNTER JUNGEN MENSCHEN: „SENSATION-SEEKING“ ALS MÖGLICHE URSACHE //

Anstieg gekommen: 2019 und 2020 habe die Zahl der Verstöße gegen die Fahrverbote bei 29 bis 31 Prozent gelegen. Für 2022 liegen laut KBA noch keine Daten vor.

Hinzu kommt, dass die Anzahl der Unfälle von Personen, die ohne gültige Fahrerlaubnis unterwegs sind, zwischen 2017 und 2019 um 18 Prozent angestiegen ist, während die Zahl in den „Corona-Jahren“ 2020 und 2021 stagnierte. Dies besagen Daten des Statistischen Bundesamts (Destatis). Die meisten dieser Unfälle hatten die Kraftfahrer in der Altersgruppe von 35 bis 45 Jahren zu verantworten. Insgesamt lässt sich aber ein erhöhtes Wachstum des Problems eher an den Rändern der Statistik nach Altersgruppen erkennen. Besonders die unter 18-Jährigen und die Fahrer über 55 Jahren machen sich statistisch gesehen immer häufiger des Fahrens ohne Fahrerlaubnis mit anschließendem Unfall schuldig. Die Anzahl der gestellten 17-Jährigen ist in diesem Bereich von 2017 zu 2019 um 72 Prozent gewachsen. 2020 und 2021 stagnierte die Entwicklung beziehungsweise ging etwas zurück.

SCHWERE UNFÄLLE NEHMEN ZU

Die Zahl der von Fahrern ohne Fahrerlaubnis verursachten Unfälle, die Schwerverletzte zur Folge haben, ist laut Destatis zwischen 2017 und 2019 um 16 Prozent angestiegen. Auch die Anzahl von durch Fahrer ohne Führerschein getöteten Personen ist im gleichen Zeitraum um zehn Prozent gewachsen. 2020 und 2021 nahmen diese Zahlen etwas ab. Das Fahren ohne gültige Fahrerlaubnis war 2019 nachweislich für 3,4 Prozent der Unfälle mit Getöteten verantwortlich, in den Jahren 2020 und 2021 für 3,5 bzw. 3,6 Prozent.

Laut KBA-Statistik werden die meisten Fahrer ohne Fahrerlaubnis in den bevölkerungsreichsten Bundesländern Bayern (2021: rund 28.000), Nordrhein-Westfalen (rund 29.000) und Baden-Württemberg (rund 25.000) erwischt. In Hamburg wa-

ren es 2017 etwa 1.700 und 2021 bereits 2.400 Fahrer ohne Fahrerlaubnis, Bremen kam auf gut 1.500 im Jahr 2021, während es 2017 noch rund 790 Fälle waren.

MÖGLICHE ERKLÄRUNGEN FÜRS „JUGENDLICHE SCHWARZFAHREN“

Woran kann es liegen, dass immer mehr junge Menschen ohne Fahrerlaubnis unterwegs sind? Eindeutige Erkenntnisse dazu gibt es nicht. Aber: „Leichte Formen der Delinquenz“ gehören aus entwicklungspsychologischer Perspektive zum Jugendalter, meint Jugendforscher Prof. Dietmar Sturzbecher von der Universität Potsdam in seiner Zeitreihenstudie „Jugend in Brandenburg“, deren Ergebnisse einen leichten, aber stetigen Anstieg der „Schwarzfahrer“ in den vergangenen zwölf Jahren zeigen. (Quelle: Schmidt, J. & Sturzbecher, D. (2019). Risikoverhalten und Delinquenz. In D. Sturzbecher, B. Bredow & M. Büttner (Hrsg.), Wandel der Jugend in Brandenburg – Lebenslage, Werte, Teilhabe (S. 149–182). Wiesbaden: Springer VS. https://doi.org/10.1007/978-3-658-23710-3_6).

Risikante, delinquente Verhaltensweisen hätten bei Jugendlichen verschiedene Erklärungen, zum Beispiel Persönlichkeitseigenschaften, aber auch solche, die aus dem familiären Umfeld stammen. Es könne auch das „Sensation-Seeking“ sein, also das Verlangen nach abwechslungsreichen, neuen und überwältigenden Erfahrungen, glaubt Sturzbecher. Jugendliche seien deshalb bereit, physische, soziale, rechtliche und finanzielle Risiken in Kauf zu nehmen. Das könne zum Teil genetisch verankert sein, risikoreiches Verhalten werde also quasi vererbt. „Im Alter von etwa 16 Jahren – also zu der Zeit, in der Risikoverhalten am häufigsten ausgeübt wird – sind auch die „Sensation-Seeking“-Werte am höchsten. Jungen erreichen höhere „Sensation-Seeking“-Werte als Mädchen.“

GERINGE AFFEKTREGULATION

In emotionspsychologischen Erklärungsansätzen wird seiner Ansicht nach davon ausgegangen, dass die Jugendlichen stärker von Affekten beeinflusst werden, weil ihre Fähigkeiten zur Affektregulation geringer ausgeprägt sind. Eine Erklärung dafür biete die neuropsychologische Forschung: Die

erhöhte Risikobereitschaft Jugendlicher liege an einem Umbau der Gehirnstrukturen und an Veränderungen in den emotionssteuernden hormonellen, neuronalen und kognitiven Systemen.

„Gerade die Hirnregion, die unter anderem für die Verhaltensplanung, Entscheidungsfindung, Impulskontrolle und Risikoeinschätzung verantwortlich ist, befindet sich während des Jugendalters in einer Phase massiver Veränderungen, wodurch sämtliche affektregulierenden Funktionen noch nicht vollständig ausgebildet sind“, sagt Sturzbecher. „Menschen lernen also auch noch im Verlauf des Jugendalters, die eigenen Gefühle zu kontrollieren, wodurch unüberlegte Handlungen zunehmend vermieden und realistische Risikoabschätzungen gefördert werden.“

WOHNLAGE ALS WEITERER FAKTOR

Aber es gibt auch etwas greifbarere Erklärungen fürs „Schwarzfahren“: Die Wohnlage der Jugendlichen kann nach Ansicht des Jugendforschers ein Faktor sein. So fahren zum Beispiel Jugendliche, die nicht im Umland von Berlin wohnen, häufiger ohne Führerschein als Jugendliche, die im Berliner Umland wohnen. „Dies könnte daran liegen, dass auf dem Land die Verkehrsinfrastruktur weniger gut ausgebaut ist als in Großstädten und ihrem regionalen Verflechtungsraum. Jugendliche werden dadurch möglicherweise eher dazu verleitet, sich auf illegalem Weg motorisiert fortzubewegen, um beispielsweise soziale Kontakte pflegen zu können“, erläutert Dietmar Sturzbecher. Hingegen hätten Jugendliche, die in städtischen Regionen wohnen, häufiger die öffentlichen Verkehrsmittel ohne gültigen Fahrschein benutzt.

„Das Fahren ohne Führerschein ist ein nicht zu missachtendes Risiko für die allgemeine Verkehrssicherheit“, sagt Moving-Präsident Jörg Michael Satz. Um die Vision Zero umzusetzen, müsse auch über das Fahren ohne Führerschein gesprochen werden. Moving fordert deshalb, dass das Thema auf die Agenda eines nationalen Dialogs zur Suche nach geeigneten Gegenmaßnahmen gesetzt wird – um dem Problem „Schwarzfahren“ Herr zu werden. //