

## **Wegen Schwarzfahren ins Gefängnis?**

*von Karin Masche und Dominik Fette*

Stellen Sie sich vor: Jeder dritte vor Gericht verhandelte Fall wäre ein Falschparker, der im Wiederholungsfall zu einer hohen Geldstrafe oder Knast verurteilt wird. Skurril, diese Vorstellung? Allerdings!

Zwar gefährdet das Falschparken häufig die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer\_innen oder behindert sie eklatant, doch das Strafgesetzbuch darf mit Recht nur dort eingesetzt werden, wo es absolut notwendig ist. Und: die sowieso schon überlasteten Gerichte wären damit vollkommen überfordert und es gäbe eine gewaltige Verschwendung an Steuermitteln im Strafvollzug.

Dieses Szenario ist jedoch real. Zwar nicht für Parksünder doch für »Schwarzfahrer\_innen«, denen »Erschleichung einer Dienstleistung« vorgeworfen wird. Im Dezember 2015 saß in der Justizvollzugsanstalt

Berlin-Plötzensee jede/r siebte Gefangene deswegen ein und im Berliner Stadtteil Neukölln drehen sich 25 bis 30% aller Gerichtsverhandlungen um das »Schwarzfahren«.

Oft ist es günstiger, das Bußgeld fürs Falschparken zu zahlen, als ins Parkhaus zu fahren oder einen Parkschein zu lösen. In manchen Stadtteilen kann ein Auto auch tagelang direkt im Kreuzungsbereich vor dem abgesenkten Bordstein stehen, ohne dass ein »Knöllchen« verteilt wird. Da kann es ebenso schnell vorkommen, dass man bei der gewissenhaften Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs wegen undurchsichtiger Tarifstrukturen, kaputter Fahrkartenautomaten oder Vergesslichkeit als »Schwarzfahrer\_in« gestellt zu werden. Fällig wird dann in jedem Fall ein erhöhtes Beförderungsentgelt. Das ist auch richtig so – auch wenn die Höhe (60€) überhaupt nicht im Verhältnis zu den deutlich niedrigeren Bußgeldern beim Falschparken steht (i.d.R. 10-15€). Grundsätzlich kann das Schwarzfahren auch gleich mit dem Strafgesetzbuch geahndet werden, auch wenn die Verkehrsbetriebe eigentlich immer erst im Wiederholungsfall eine Anzeige erstatten. Einmal vergessen, einmal falsches Ticket gelöst, einmal schnell noch die Bahn erwischt, ohne Zeit für den Ticketkauf gehabt zu haben: Schon steht man vor Gericht und muss sich wegen dreimaliger »Beförderungerschleichung« nach § 265a StGB verantworten. Auf 30 Tagessätze wird dann oft das Strafmaß festgelegt – also etwa ein Monatsgehalt, Sozialstunden oder 30 Tage im Knast. Damit verbunden ist eine Eintragung ins Strafregister – wenn sich mehr Fälle gehäuft haben auch der Stempel »vorbestraft«. Dies kann weitreichende Auswirkungen haben, insbesondere für Menschen ohne dauerhaften Aufenthaltsstatus, aber z.B. auch im Berufsleben. Die erheblichen Kosten des Verfahrens und des Gefängnisaufenthaltes trägt die Allgemeinheit.

Mit der zivilrechtlichen Sanktion des »erhöhten Beförderungsentgelts« und der »Beförderungerschleichung« nach dem Strafgesetzbuch erfolgt derzeit eine unzulässige Doppelbestrafung. Wir meinen: Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ohne gültigen Fahrschein sollte auch im Wiederholungsfall nicht als Straftat nach § 265a StGB oder § 263 StGB (Betrug) geahndet werden. Die Linksfraktion im Deutschen Bundestag hat daher den Antrag »Entkriminalisierung des Fahrens ohne Fahrschein – Polizei und Justiz entlasten« zur Abschaffung dieses Straftatbestandes eingebracht (siehe auf den folgenden Seiten).

Das zentrale konservative Argument für das Strafgesetzbuch lautet »Eigentumsdelikt«. Ja, es ist natürlich mit Diebstahl vergleichbar, wenn ich vorsätzlich keinen Fahrschein kaufe und das ÖPNV-Unternehmen einen entsprechenden Schaden hat. Angeblich entsteht den ÖPNV-Unternehmen durch Schwarzfahrten jährlich ein Schaden von rund 250 Millionen Euro an entgangenen Einnahmen. Das klingt viel, es ist bei insgesamt rund 25 Milliarden Euro Gesamtkosten aber nur ein Anteil von einem Prozent. Berücksichtigen muss man dabei auch, dass sich viele Menschen die Fahrscheine nicht leisten können – ihre Alternative zum Schwarzfahren wäre also

Zu-Fuß-gehen, womit die Verkehrsunternehmen auch nicht mehr Einnahmen hätten, lediglich einen freien Sitzplatz mehr.

Da wir den ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge verstehen, darf gegen Menschen, die sich den ÖPNV nicht leisten können, nicht mit dem Strafgesetzbuch vorgegangen werden. Das Recht auf Mobilität muss verwirklicht werden, indem der Trend der steigenden Fahrpreise umgekehrt wird, flächendeckend Sozialtickets eingeführt werden und der ÖPNV bundesweit ausgebaut und attraktiver gemacht wird. Dafür – und nicht für unnötigen Strafvollzug sowie für viele unnötige Straßenneubauprojekte wie im aktuellen Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) – muss die öffentliche Hand Geld investieren. Nicht zuletzt sind die ÖPNV-Unternehmen und Verkehrsverbände in der Verantwortung, eine einfache und einheitliche Tarifstruktur sowie einen möglichst einfachen Erwerb von Fahrausweisen (im Fahrzeug) zu gewährleisten. Der öffentliche Verkehr muss Vorrang vor dem Autoverkehr haben. Perspektivisch könnten Fahrkarten im Nahverkehr sogar ganz der Vergangenheit angehören: Nach dem Vorbild von Semestertickets und Gästekarten in Tourismusregionen könnten die heutigen Ticketeinnahmen des Nahverkehrs über Umlagen und Nahverkehrsabgaben der Nutznießer\_innen finanziert werden.

»Zukunft gestalten« lautet der Auftrag der Politik. Derzeit fahren wir mit voller Wucht gegen die Wand, weil in der Verkehrspolitik für Bundesregierung und GroKo nur ein Weiter-so vorstellbar ist. Das heißt dann mehr Straßen, aber Sparen beim ÖPNV. Und bei längst überfälligen Maßnahmen wie der Entkriminalisierung des Schwarzfahrens heißt es »Unsere Aufgabe ist es, für ein starkes Rechtsbewusstsein zu sorgen, nicht Hemmschwellen zu senken.« (Ulrich Lang, CSU). Wie aber wird für ein starkes Rechtsbewusstsein gesorgt, wenn falschparkende Autos die Sicherheit gefährden? Wenn Autohersteller mit Abgaswerten betrügen und unsere Gesundheit gefährden? Wenn beim BVWP getrickst wird, damit für die Ortsumfahrungen in Bayern das richtig Nutzen-Kosten-Verhältnis rauskommt und die Bürgerbeteiligung eine Farce ist?

In der Deutschen Richterzeitung erschien ein Pro und Contra zur Frage »Schwarzfahren Entkriminalisieren?« von Sabine Leidig (Pro; verkehrspolitische Sprecherin der Linksfraktion) und Ulrich Lange (Contra; verkehrspolitischer Sprecher der Unionsfraktion): <http://rsw.beck.de/driz/pro-und-contra/schwarzfahren-entkriminalisieren>.

## **Antrag**

**der Abgeordneten Sabine Leidig, Halina Wawzyniak, Caren Lay, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Annette Groth, Ulla Jelpke, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Birgit Menz, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Entkriminalisierung des Fahrens ohne Fahrschein – Polizei und Justiz entlasten**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Bislang wird die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ohne einen gültigen Fahrschein nach § 265a des Strafgesetzbuchs (StGB) als Erschleichung von Leistung definiert, als Straftat geahndet (in der allgemeinen Praxis erst im Wiederholungsfall) und mit Geld- oder sogar Freiheitsstrafen bestraft. Zusätzlich wird von den Verkehrsbetrieben in jedem Fall ein erhöhtes Beförderungsentgelt erhoben, was einer Doppelbestrafung gleichkommt. Die Härte der Sanktionierung des „Schwarzfahrens“ nach § 265a StGB mit den entsprechenden Folgen für die Betroffenen (Eintragung ins Strafregister bis hin zur Einstufung als vorbestraft und ggf. Abschiebegrund von Menschen ohne deutsche Staatsbürgerschaft) ist ein unverhältnismäßiger Eingriff des Staates und widerspricht der gebotenen Zurückhaltung des Gesetzgebers beim Einsatz des Strafgesetzes (Ultima-Ratio-Funktion des Strafrechts). Vielmehr sollte der Staat die Sanktionierung dieses niedrighwelligen Normverstößes ganz den Verkehrsbetrieben überlassen. Von erhöhtem Beförderungsentgelt bis hin zu Hausverboten haben diese genügend Instrumente in der Hand. Polizei und Justiz würden durch diese „Entbürokratisierung“ enorm entlastet.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. den Tatbestand der Leistungerschleichung aus § 265a StGB so abzuändern, dass die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ohne gültigen Fahrschein auch im Wiederholungsfall nicht als Straftat geahndet wird. Auch eine Ahndung als Betrug gemäß § 263 StGB ist auszuschließen;
2. sich dafür einzusetzen, dass § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) und § 9 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Omnibusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV) so verändert werden, dass das erhöhte Beförderungsentgelt reduziert

wird; zu prüfen ist, ob das erhöhte Beförderungsentgelt im Sinne der Verhältnismäßigkeit je nach Tarifgebiet differenziert werden kann und sollte (z. B. die Hälfte der Kosten einer Monatskarte);

3. gemeinsam mit den Bundesländern eine Initiative zu starten, die eine bundesweit flächendeckende Ausgabe von Sozialtickets zum Ziel hat, und eine Finanzierung dafür sicherzustellen. Es ist sicherzustellen, dass auch Menschen, die Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz erhalten, Anspruch auf ein solches Sozialticket haben. Solche Sozialtickets könnten an die Berechtigten kostenlos ausgegeben werden oder zu einer maximalen Kostenbeteiligung unterhalb der Höhe des Hartz-IV-Regelsatzes für Verkehr.

Berlin, den 27. Januar 2016

**Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**

## Begründung

Es ist davon auszugehen, dass das derzeitige Niveau des sogenannten Schwarzfahrens bei den betroffenen Verkehrsunternehmen und -verbänden zu nur geringen Einnahmeausfällen führt. Angesichts steigender Fahrpreise und zunehmender Armut können es sich viele Menschen nicht mehr leisten, Tickets zu kaufen. Die Alternative zum Schwarzfahren wäre für diese Menschen also das Zu Fuß gehen. Die Verdrängung von Menschen mit geringem Einkommen aus dem öffentlichen Nahverkehr durch hohe Fahrpreise und Strafen hat sozial- und umweltpolitisch verheerende Folgen. Für viele Menschen mit ungeklärtem Aufenthaltsrecht ist die Anwendung des § 265a StGB zudem von existentieller Bedeutung, weil ihnen durch die Strafe die Abschiebung drohen kann. Für Behördengänge u. a. sind diese Menschen aber auf Mobilität angewiesen – gleichzeitig haben sie kaum genug Geld zum Leben. Diese Menschen werden derzeit auch noch mit Freiheitsstrafe bzw. Abschiebung bedroht.

Notwendig ist ein flächendeckendes Angebot an Sozialtickets. Solche Sozialtickets könnten an die Berechtigten kostenlos ausgegeben werden oder zu einer Kostenbeteiligung, die deutlich unterhalb der Höhe des Hartz-IV-Regelsatzes für Verkehr liegen muss (derzeit 25,45 Euro), da dieser Regelsatz u. a. auch Kosten für Fahrradwartung, ggf. notwendige Taxifahrten und Reisen beinhaltet. Auch auf die flächendeckende Einführung von kostenlosen oder sehr günstigen Schüler- und Azubi-Tickets ist hinzuwirken.

Andere Gründe für „Schwarzfahren“ sind Vergesslichkeit, Unklarheit über Tarifstruktur (falsches Ticket) oder die fehlende Möglichkeit des Ticketerwerbs im Fahrzeug, fehlendes Kleingeld für Automaten oder das Nichtauffinden eines (funktionierenden) Automaten bzw. einer Ticketverkaufsstelle. In diesen Fällen kommt keine „kriminelle Energie“ zum Ausdruck, insbesondere, weil in aller Regel keine Zugangssperren bewusst überwunden werden. Diese Verhaltensweisen mit Strafrecht zu bedrohen, ist absurd. Um von allen Fahrgästen Fahrgelder einzunehmen, sind die Verkehrsbetriebe selbst gefordert – durch besseren Service, Vereinfachung und Vereinheitlichung der Tarifstruktur, Ticketverkauf im Fahrzeug und anderes – und nicht durch härtere Kontrollen und Strafen. Natürlich kann das Fahren ohne gültigen Fahrausweis auch weiterhin mit Kontrollen und einem erhöhten Beförderungsentgelt geahndet und sanktioniert werden. Einen „Freifahrtschein“ für kostenloses Fahren bedeutet die Entkriminalisierung des Schwarzfahrens in keiner Weise. Durch Herausnahme aus dem Strafgesetzbuch würde damit aber die derzeitige doppelte Sanktionierung gestrichen.

Die Prozesse und Verurteilungen nach dem Strafgesetzbuch von Menschen, die wiederholt ohne gültigen Fahrschein in öffentlichen Verkehrsmitteln angetroffen werden, erzeugt enorme gesellschaftliche Kosten: Mit bis zu einem Drittel aller Strafprozesse füllen Verhandlungen wegen „Schwarzfahrens“ in manchen Regionen die Strafgerichte – und ebenso hoch ist der Anteil von Menschen vor allem in Großstadtgefängnissen. So saß 2011 etwa ein Drittel der Verurteilten in der Berliner Haftanstalt Plötzensee wegen „Schwarzfahrens“ ein (Berliner Zeitung vom 19.2.2015: „Schwarzfahrer gehören nicht in den Knast“; DER TAGESSPIEGEL vom 16.12.2015: „Strafanzeigen wegen Schwarzfahrens nehmen drastisch zu“; Die Tageszeitung vom 14.10.2010: „Freifahrt in den Knast“). Auch dieses Problem wäre mit dem hier vorgeschlagenen Vorgehen beseitigt und würde die Bundesländer finanziell enorm entlasten. Zudem käme der Bundestag Forderungen von Jugendrichtern und der Gewerkschaft der Polizei (GdP) zur Entlastung der Justiz entgegen, die z. T. bereits vor Jahren gefordert hatten, Schwarzfahren zur Ordnungswidrigkeit zu erklären (Frankfurter Rundschau vom 19.2.2015: „Strafe muss nicht sein“; FOCUS Money online vom 19.1.2015: „Schwarzfahren, weiche Drogen, Beleidigung: Polizei will nicht mehr ermitteln“). Der verursachte Schaden bei den Verkehrsbetrieben in Höhe von drei Fahrscheinern kann so teilweise Kosten für die Allgemeinheit von mindestens 3.000 Euro für die Inhaftierung und mindestens noch einmal 3.000 Euro für die Strafverfolgung nach sich ziehen (Haufe.de/Recht vom 10.6.2011: „Schwarzfahren bald nur noch OWi?“). Dass ein solcher niedrighschwelliger Normverstoß derartige Kosten und einen so großen Verwaltungsakt inkl. der Aufnahme in die polizeiliche Kriminalstatistik nach sich zieht, ist völlig unverhältnismäßig und überflüssig.

Die Streichung der „Beförderungerschleichung“ bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ohne gültigen Fahrschein auch im Wiederholungsfall als Straftatbestand ist daher ein überfälliger Schritt.