

Freie Fahrt für alle!

Der Kampf für Nulltarif im öffentlichen Personenverkehr – und der Trick des „Schwarzfahrens“ mit Kennzeichnung

jb Mensch glaubt es kaum: Mit bis zu einem Drittel aller Strafprozesse füllen Verhandlungen wegen „Schwarzfahren“ in manchen Regionen die Strafgerichte - und ebenso hoch ist der Anteil von Menschen vor allem in Großstadt-Gefängnissen. Da wird deutlich, warum es beim Strafen geht: Um die Durchsetzung abstrakter Rechtsordnungen ohne Sinn und Verstand ... und um die Aufrechterhaltung eines Reichtumsgefälles mit allen Folgen. Dabei ist die ganze Sache höchst ineffizient: Je nach Berechnung fällt die Zahl zwar etwas unterschiedlich aus, aber ca. ein Fünftel aller Einnahmen für Fahrkarten müssen für das Fahrkartenwesen selbst ausgegeben werden (Automaten, Kontrolleur_innen, Kartendruck, Buchhaltung und das Drumherum). Hinzu käme der Werbeetat, der wegfallen könnte, wenn es heißen würde: Freie Fahrt für alle Menschen! Weg mit den Fahrkarten!

Bewegungsfreiheit ist ein Grundrecht (Art. 2 Abs. 2 Satz 2 und Art. 104 Grundgesetz). Doch wer kein Geld hat, kann nur zu Fuß gehen. Benutzt sie_er die Bahn und kauft aus Geldmangel oder anderen Gründen keine Fahrkarte, nennt sich das im Volksmund „Schwarzfahren“. Strafrechtlich heißt es „Erschleichung von Leistungen“. Wird ein_e Schwarzfahrer_in erwischt, kostet es doppelt. Zum einen wird ein erhöhtes Beförderungsentgelt (doppelter Fahrpreis: 60 €) fällig, zum anderen kann eine Strafanzeige erfolgen, die zu einer Geld- oder Gefängnisstrafe führt. Es gibt etliche Verurteilungen zu mehrmonatigen Haftstrafen ohne Bewährung. Die (Klassen-) Justiz kennt keine Gnade, wenn Menschen sich vom gesellschaftlichen Reichtum einfach etwas nehmen - selbst wenn es niemanden stört oder schadet.

„Schwarzfahren“ gehört zu den Straftaten, die es eigentlich gar nicht geben dürfte - jedenfalls, wenn mensch der Propaganda vieler Strafbefürworter_innen glaubt. Dort wird nämlich behauptet, dass Strafe nötig sei, um Verhalten zu sanktionieren, mit dem Menschen anderen Menschen schaden. Das aber ist ziemlicher Unsinn. In den Gefängnissen sitzen ganz überwiegend Menschen, die entweder nur anderen Menschen oder Institutionen etwas geklaut haben (also geringer Schaden nur des Besitzes) oder, noch absurder, gegen abstrakte Regeln verstießen, keine Menschen direkt schädigen. Der Konsum nicht zugelassener Drogen gehört hierzu, die Verunglimpfung von Staatssymbolen (z.B. Karikaturen von Bundesflagge oder Nationalhymne) ... und eben „Schwarzfahren“. Denn wer einfach so in einer Straßenbahn mitfährt, schädigt niemanden. Die Fahrpreise, die andere in der Bahn bezahlen, enthalten einen guten Anteil für das Fahrkartenwesen, aber nicht für die Umsonstfahrt der Einzelnen. Wer also auf „Schwarzfahrer_in“ und Kontrolleur_in trifft, muss wissen: Die Kontrollperson hat Geld gekostet und die Fahrkarte teurer gemacht, nicht die der „Schwarzfahrer_in“. Doch in dem merkwürdigen Begriff des § 265a StGB, der „Beförderungserchleichung“, liegt eine Chance für die juristische Selbstverteidigung ...

Der Trick: „Schwarzfahren“ mit Kennzeichnung

Wer offen und klar erkennbar ohne Fahrkarte unterwegs ist, nutzt eine Lücke aus und muss nur noch den erhöhten Fahrpreis zahlen (so er_sie Geld hat, sonst entfällt auch das!). Eine Strafe geht nicht mehr, denn, so das Gesetz, nur „wer ... die Beförderung durch ein Verkehrsmittel ... erschleicht“, begeht eine Straftat. Inzwischen gab es darum die ersten Gerichtsverfahren. Danach muss die Kennzeichnung eindeutig sein, d.h.

- mit klar verständlichem Inhalt, dass keine Fahrkarte vorhanden ist,
- lesbar und sichtbar, auch von verschiedenen Richtungen aus,
- nicht in einer Form, die auch außerhalb von „Schwarzfahrten“ üblich ist (z.B. nicht ausreichend: Schwarzfahrer_in-T-Shirt, weil das auch in Diskos u.ä. zum Angeben getragen wird).

Aus dem Freispruch des Amtsgerichts Eschwege vom 12.11.2013

Der Angeklagte hat zwar eingeräumt, jeweils den Zug der Cantus Verkehrsgesellschaft benutzt zu haben, ohne im Besitz des erforderlichen Fahrscheins gewesen zu sein. Seine Einlassung, dass er jedoch in allen 3 Fällen vor Fahrtantritt deutlich sichtbar einen Zettel an seine Kleidung geheftet hatte mit der Aufschrift „Ich fahre umsonst“ war nicht zu widerlegen. Damit hat er allerdings gerade offenbart, kein zahlungswilliger Fahrgast zu sein, weshalb bereits der objektive Tatbestand des § 265 a Abs. 1 StGB nicht erfüllt ist.

Eigentlich müsste die Justiz sogar froh sein über alle, die ihren Verzicht auf das unsinnige, weil teure, ausschließende und ziemlich ineffiziente Fahrscheinwesen offen kundtun. Denn vor allem in großen Städten drehen sich teilweise über ein Drittel der Strafverfahren

um das Fahren ohne Ticket. Ähnlich hoch sind auch die Belegungsquoten in Großstadtknästen. Da stöhnt bereits so manche_r Robenträger_in ob der hohen Arbeitsbelastung. Doch die Freude hält sich in Grenzen. Mitunter gilt sogar das Gegenteil: Trotz des Jammers über die vielen Prozesse werden genau diejenigen besonders hart bestraft, die legal „schwarzfahren“. Warum? Ein Staatsanwalt im Prozess in Gießen drückte es in seinem Plädoyer sinngemäß so aus:

1. Auch er fände den § 265a StGB unsinnig und sei für dessen Streichung. Aber solange ein Gesetz besteht, müsse es auch befolgt werden - selbst wenn es unsinnig ist.
2. Wer mit Kennzeichnung fahrscheinlos fahre, hätte das Gesetz besonders genau angeguckt, um Lücken zu finden. Das zeuge von hoher krimineller Energie und müsse deshalb besonders hart bestraft werden. Sprich: Hart bestrafen, weil kein strafbares Verhalten vorliegt!

Zur Zeit laufen mehrere Verfahren auf diesen unteren Ebenen. Spannend dürften erst die Revisionsgerichte sein. Denn dort werden die Rechtsfragen geprüft und entschieden. Bislang dominieren (mit einer Ausnahme) sehr ähnliche Formulierungen. So verstand das Bundesverfassungsgericht im Urteil 2 BvR 1907/97 vom 9.2.1998 „unter dem Erschleichen einer Beförderung jedes der Ordnung widersprechende Verhalten ...“, durch das sich der Täter in den Genuß der Leistung bringt und bei welchem er sich mit dem Anschein der Ordnungsmäßigkeit umgibt.“ Das klingt eigentlich eindeutig: Wer das „Schwarzfahren“ offen kennzeichnet, benimmt sich nicht wie ein normaler Fahrgast - und „erschleicht“ damit die Beförderung nicht. Das wissen sogar die Verkehrsunternehmen.

Aus „Ich fahre umsonst“, in: SZ, 21.11.2014

Vertreter der Verkehrsbranche kennen diese Argumentation. Viele Gerichte hätten sie bestätigt, sagt Thomas Hilpert-Janßen vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). „Wenn so ein Hinweis offenkundig ist, ist die Sache unstrittig.“ Nur die 40 € „erhöhtes Beförderungsentgelt“ muss der Schwarzfahrer stets entrichten.

Eigentlich also ist die Sache klar. Doch Justiz, Kontrolleur_innen und Polizei stellt das offenbar nicht zufrieden. Mit bemerkenswer-



Demo während der Aktionsschwarzfahrt (3. März 2015 durch Gießen)

ter Phantasie entstehen immer neue Winkelzüge, mit denen dann doch eine Bestrafung möglich sein soll. Dabei wird im Grundsatz anerkannt, dass offen erkennbares „Schwarzfahren“ nicht bestraft werden kann. Doch was offen erkennbar eigentlich heißt, da wird gedreht. Tipp daher: Noch offensiver sein ...

Mehr als Straffreiheit – aber auch das!

Die Sache mit dem Schild ist der Aufhänger, ist die Aktion in der Kampagne. Den Aktivist_innen geht es tatsächlich einmal um die Entkriminalisierung des Schwarzfahrens, zum anderen um einen Nulltarif im öffentli-

sächlich wollen sie einfach die Lücke schließen und so den Kapitalinteressen (Profit aus Eigentum an Produktionsmitteln machen) dienen. Ein deutlicher Beweis dafür waren die Aktionstage gegen die Kriminalisierung des Schwarzfahrens Anfang März 2015. Dort fuhren die fünf Aktivist_innen nicht nur

Mit Schild und Flyer!

Wenn die Justiz mit ihren lebensfremden Wertungen über mangelnde Auffälligkeit von Schildern oder Nichtverstehbarkeit von Sätzen wie „Ich fahre umsonst“ um sich wirft, ist ein passender Umgang damit naheliegend – und attraktiv: Alles noch auffälliger und dann gleich zur politischen Kampagne machen. Also nicht nur mit einem Schild einsteigen, sondern auch noch ein paar Flugblätter dabei haben und verteilen. Das bietet genug Platz, nicht nur die Kriminalisierung von „Schwarzfahrer_innen“ zu kritisieren, sondern auch Argumente für Nulltarif im Personenverkehr rüberzubringen. Jeden Tag sind viele Tausend Leute ohne Ticket in Bussen und Bahnen unterwegs. Niemand von ihnen erleidet einen Nachteil durch Schild,

Flugblätter und, wenn gewünscht, noch andere Ausdrucksformen (Gedichte, Lieder, Plakate ...). Aber es wäre ein täglicher, offensiver Protest – und das auch noch dort, wo der Konflikt besteht. Dann entsteht die Politikform, vor der die Herrschenden am meisten Angst haben – plus Schutz vor Strafverfolgung. Worauf also noch warten?

Die Aktionsgruppe, die Anfang März 2015 mit einer spektakulären Aktionsschwarzfahrt das Thema in die Medien brachte, hat ein Flugblatt entwickelt. Wer kein eigenes gestalten will (was natürlich viel besser wäre – es lebe Selbstorganisation und Vielfalt!), findet unter www.schwarzstrafen.de.vu neben vielen Argumenten und Berichten ein PDF als Kopiervorlage.

Die Fahrkarte bitte? Nö, keine gute Idee!



Überrascht Sie diese Antwort? Halten Sie Fahrkarten und deren Kontrolle für eine richtige oder notwendige Sache? Ich habe Ihnen diesen Zettel gegeben, weil ich Sie mit ein paar Zahlen und Überlegungen in dieser Ansicht irritieren möchte. Denn es gibt einiges, was dafür spricht, Fahrkarten und Fahrpreise eher als Problem für eine gleichberechtigte und umweltfreundliche Mobilität zu sehen. Denn diese erhöhen den Autoverkehr und zerstören damit Lebensräume – für Pflanzen, Tiere und für uns. Sie halten arme Menschen aus Geldmangel davon ab, am gesellschaftlichen Treiben teilzunehmen und kriminalisieren diejenigen, die dennoch Verkehrsmittel nutzen.

Ohne Fahrkarte sei das Mitfahren nicht erlaubt, wird uns – so oder noch schärfer formuliert – auf Plakaten in Bussen und Bahnen eingebläut. Wer sich nicht daran hält, wird als „Schwarzfahrer_in“ mit hohen Geldbeträgen und sogar Haftstrafen überzogen. Viele Fahrgäste schauen nicht nur weg, sondern schimpfen noch auf die Verfolgten z.B. mit dem Zuruf, dass diese auf Kosten anderer fahren. Doch stimmt das überhaupt? Eher nicht, denn ...

- Wer sich kein Ticket leisten kann oder will, tut das oft aus Mangel an Geld. So sind die arm gehaltenen Menschen weniger unterwegs, leben sozial isolierter und sind in ihren Möglichkeiten erheblich eingeschränkt. Für Menschen mit sehr wenig Geld bleibt nur die Qual der Wahl zwischen Schwarzfahren oder dem Verzicht auf Fortbewegung.
- Wenn etwas richtig viel Geld verschwendet, dann das Fahrkartenwesen selbst. Ungefähr ein Fünftel der Einnahmen werden von Buchhaltung, Automaten, Preisberatung, Kontrollen und der Werbung für Fahrkarten aufgefressen. Dabei sind die Kosten für Gerichtsverfahren und Gefängnisse noch gar nicht mitgerechnet.

Fazit: Wenn Sie mit Ticket in einer Bahn sitzen, neben Ihnen jemensch schwarz fährt oder sein_ihr Ticket teilt, dann ist Ihr Fahrpreis dadurch nicht höher geworden. Stattdessen müssen Sie die Kontrolleur_innen mitbezahlen.

Das geht anders ... besser!

Wir fordern eine Abkehr vom Fahrkartenwesen. Mobilität ist Menschenrecht. Daher:

Nulltarif für alle!

Fahrpreise halten Menschen davon ab, den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Würden jedoch mehr Menschen Busse und Bahnen nutzen, müssten mehr Linien in dichtem Takt fahren – auch in abgelegene Bezirke und Regionen. Das wäre doch gut, oder? Das verbessert die Mobilität für alle. Und hat noch weitere Vorteile:

- Freiflächen und sichere Aufenthaltsräume in Dörfern und Städten verschwinden durch den massiven Autoverkehr. Wenn mehr Menschen mit Bussen und Bahnen unterwegs sind, könnten Tiere, Kinder oder Erwachsene viele der bisher für den Autoverkehr genutzten Parkplätze und Straßen zurückerobern als ruhige und kreative Spiel-, Flanier-, Erholungs- oder Gestaltungsräume direkt am Wohnort.
- Ob Millionär_in oder HartzIV – das Ticket von A nach B kostet für beide gleich viel. Ist das nicht völlig ungerecht? Mit einem Nulltarif können alle Menschen in gleicher Weise mobil sein.



chen Personenverkehr - in der Hoffnung, dass der Autowahn mit seinen vielen Opfern bei Unfällen, schlechterer Lebensqualität als Folge überall und dem Rohstoffabbau dadurch zurückgedrängt werden kann. Wenn das Schwarzfahren nicht mehr illegal wäre und dann mehr Menschen mutiger ohne Ticket unterwegs sind, sie zudem zum Zwecke der Straffreiheit offensiv für Ticketfreiheit werben, könnte das politisch wirken. Dem Kapital ginge ein praktisches Druckmittel (Strafrute des Staates) verloren.

Das alles ist auch Polizei und Gerichten klar. Sie tun nur so, als wenn es um die richtige Größe, Farbe und Form des Schildes oder den Zeitpunkt der Kenntlichmachung geht. Tat-

mit vielen, z.T. riesigen Schildern, mit Transparenten, mit Lautsprecher und Flyerverteilen. Sie hatten zudem alles vorher im Internet und per Presseinformation angekündigt. Bahn und Polizei erwarteten sie auch schon, einige Schaffner_innen versuchten, die Züge noch im Abfahrbahnhof zu stoppen, um eine Räumung zu veranlassen. Die Bundespolizei warnte bundesweit vor der „Schwarzfahr“truppen - und behauptete schon dort, dass es sich um eine Straftat handelte. Das heißt, die Bundespolizei wusste schon vor Fahrtantritt, dass die Aktivist_innen ohne Fahrkarte unterwegs waren. Sie kannte deren Plan und deren Design ... und behauptete trotzdem, es sei Erschleichung. Unfassbar dann: Nach der Aktion leitete sie tatsächlich Ermittlungsverfahren ein. Da es auffälliger als bei dieser Aktionsschwarzfahrt nicht mehr geht, bleibt als Resümee, dass die ganze Debatte nur vorgeschoben ist. Es soll verurteilt werden - auf die Rechtsgrundlagen kommt es gar nicht an.

Internetseiten zum Thema

- Solidarische Mobilität: www.solimob.de



Ohne Ticket – ohne Knast!

Eigentlich ... ist das „Schwarzfahren“ ohnehin keine Straftat

Die Bestrafung einer_s gekennzeichneten „Schwarzfahrers_in“ ist aus mehreren Gründen nicht rechtmäßig, wobei jeder Grund für sich allein schon reicht. Das Folgende ist also eine Kaskade der Argumentation. Ein Gericht muss alle Punkte ausschließen können, wenn es verurteilen will. Dummerweise sieht die Praxis ganz anders aus. Richter_innen und Staatsanwält_innen sind oft geradezu erbost, wenn sie merken, dass das angeklagte Verhalten gar nicht strafbar ist. Dann wird deutlich, dass es ihnen um Autorität und Strafen als Weltanschauung geht - und nicht um Anwendung des geltenden Rechts.

Die erste Möglichkeit zum Freispruch: „Schwarzfahren“ ist sowieso nicht strafbar, weil kein Vermögensschaden entsteht

Leistungserschleichung ist ein Spezialparagraph des Betrugsstrafrechts. Solche Vergehen sind aber nur strafbar, wenn ein Vermögensschaden entsteht. Das ist beim

„Schwarzfahren“ aber gar nicht klar. Vielmehr ist jeweils offen, ob die „Schwarzfahrer_in“ im anderen Fall bezahlt hätte oder nicht gefahren wäre. Wäre Letzteres zutreffend, gäbe es keinen Schaden.

Aus einer Examensklausur WS 2009/2010 an der Juristischen Fakultät der HU Berlin

Die BVG kann gemäß § 249 Abs. 1 BGB verlangen, so gestellt zu werden, wie ohne das schädigende Ereignis. Nach einer Auffassung liegt das

schädigende Ereignis im Sinne des § 249 BGB in dem Umstand, dass der S zugestiegen ist (Harder NJW 1990, 857 ff). Nach anderer Auffassung liegt das schädigende Ereignis in dem Umstand des Nichtentrichtens des Fahrgeldes (Stacke NJW 1991, 875, 877)

Nach der ersten Auffassung stünde die BVG aber nicht anders da als jetzt, da das Verkehrsmittel auch ohne ihn gefahren wäre, so dass ein Schaden nach der Differenzmethode entfällt. Das Verkehrsunternehmen kann nicht verlangen, so gestellt zu werden, wie wenn der ... gezahlt hätte ... Nur

wenn der Fahrer des betreffenden Fahrzeuges nachweisbar einen zahlungswilligen Fahrgast hätte zurückweisen müssen, weil ... einen Sitz- oder Stehplatz ohne Fahrkarte eingenommen hatte, wäre eine Schadensersatzhaftung aus unerlaubter Handlung überhaupt denkbar. Dies kommt aber im öffentlichen Nahverkehr nicht vor.

Die Aussage, dass Fahrgäste für „Schwarzfahrer_innen“ mitzahlen, geht davon aus, dass diese sonst zahlen würden. Zumindest viele würden aber stattdessen nicht mehr fahren, d.h. in ihrer Mobilität eingeschränkt. Gleiche Preise für alle bedeutet schließlich immer, dass einige sich das nicht leisten können. Das einzige, was sicher ist, ist dass Fahrgäste für die_en Kontrolleur_in mitbezahlen müssen. Und für Fahrkartenautomaten, große Teile der Buchhaltung, Werbung sowie - anteilig per Steuern - die horrenden Kosten von Strafverfolgung und Gefängnis. Bis zu einem Drittel der Gefängnisinsassen in deutschen Knästen sind wegen Schwarzfahren eingesperrt. Ein einziges sinnloses Gemetzel ... und völlig überflüssig, wenn ÖPNV einfach frei wäre. Stattdessen werden kleine Zettel oder Plastikkarten bedruckt, beworben, verkauft, kontrolliert und die Nicht-Inhaber_innen bestraft - alles unproduktive Tätigkeiten, für die alle mitbezahlen.

Strafrechtlich relevant ist, dass bei Zahlungsunwillen oder -unfähigkeit das „Schwarzfahren“ keinen finanziellen Schaden anrichtet, sondern nur Platz wegnimmt, der nicht benötigt wird (Ausnahmen sind Einzelfälle und müssten gesondert bewiesen werden). Ein Gericht muss, wenn mehrere Varianten denkbar sind, entweder die Sache zweifelsfrei klären oder die für den Angeklagten bessere Variante zur Grundlage wählen. Jedes andere Vorgehen wäre rechtswidrig. Das Gericht muss also entweder beweisen, dass eine andere Person wegen der

Straffreiheit für „Schwarzfahrer_innen“!

Bevor der Nulltarif kommt, sollte das Fahren ohne Ticket entkriminalisiert werden. Und das gleich aus mehreren Gründen, denn wenn das Fahren ohne Ticket kein Straftatbestand mehr ist, bedeutet das einen erheblichen Gewinn für die gesamte Gesellschaft.

- Bis zu einem Drittel aller Menschen in Gefängnissen sitzen dort wegen „Schwarzfahrens“. Gefängnisse isolieren Menschen. Für eine Gesellschaft ist jedes Gefängnis weniger ein Gewinn, da Haftstrafen soziale Bindungen zerstören und Gewalt fördern.
- Für Menschen, die aus anderen Ländern nach Deutschland geflüchtet sind, bedeutet das Bestrafen für ein Fahren ohne Ticket eine große Gefahr. Denn straffällig zu werden, ist für viele das Ende ihrer Aufenthaltsduldung. Hier bedeutet der unsinnige Strafparagraph 265a die Abschiebung – in extremen Fällen also Verfolgung bis Tod für „Schwarzfahren“!

- Wenn Polizei, Gerichte und Gefängnisse nicht mehr zu erheblichen Teilen die „Erschleichung von Leistungen“ verfolgen müssen, kann viel destruktive Tätigkeit eingespart werden – noch ein Pluspunkt für die Idee des Nulltarifs im Nahverkehr.

Macht mit!

Es gibt schon jetzt etliche Möglichkeiten, die Nulltarifsidee voranzubringen oder zumindest für sich selbst oder einige Andere das wahr werden zu lassen.

- Ticket teilen: Ihr bietet Eure Plätze auf Zeitkarten oder Gruppentickets ganz offensiv Mitfahrenden an, die kein Ticket haben. Auf Wochen- und Monatskarten vieler Verkehrsverbünde sowie auf einigen Länder- und anderen Gruppentickets ist oft Platz für mehr. Das kann ausgenutzt werden. Umgekehrt lohnt es sich, zu fragen, wer Platz hat – eine Art „Trampen“ per Bahn. Verabredungen per Aushang, Telefon, Internet oder Treffpunkt würden solche gegenseitige Hilfe vereinfachen. Mehr auf www.ticketteilen.org.

- „Schwarzfahren“ mit Hinweisschild: Nach der aktuellen Rechtslage ist die „Erschleichung von Leistungen“ nur dann strafbar, wenn sie heimlich erfolgt. Mit Hinweisschild, lautem Rufen, dem Verteilen von Flugblättern (z.B. diesem hier) oder am besten allem gleichzeitig wäre es den Gesetzeskommentaren und bisherigen Urteilen nach nicht strafbar. Es ist also schlau für alle, die sich kein Ticket leisten können oder wollen, mit Kennzeichnung und offensiv „schwarz“ zu fahren. Alles Weitere steht auf www.schwarzstrafen.de.vu (und zur Klarstellung: Es gibt keine Garantie, dass sich Richter_innen an das Recht halten – das tun sie häufig nämlich nicht. Außerdem ist das erhöhte Beförderungsentgelt trotzdem fällig für alle, die zahlungsfähig sind).

- Verteilt dieses Flugblatt, wo immer Ihr unterwegs seid!
- Nulltarif kann es in jeder Stadt oder Region geben – wenn Ihr Euch dafür engagiert. An einigen Orten gibt es schon Gruppen, vielerorts bedarf es aber noch des ersten Anstoßes. Wer eine Initiative startet, muss nicht gleich einen Verein oder eine Partei gründen. Ihr könnt selbst entscheiden, ob Ihr im Nulltarifs-Netzwerk „Solidarische Mobilität“ (www.solimob.de), bei Ticketteilen.org oder an anderen Stellen mitmischet – oder einfach Euer eigenes Ding macht. Wir wünschen Euch viel Erfolg und fordern:

Weg mit den Fahrscheinen und teuren Fahrkartenkontrollen! Freie Fahrt für alle!

Eine Initiative von Unterstützer_innen rund um „Ticket-teilen.org“ und „Schwarzstrafen.de.vu“!
V.i.S.d.P.: Jörg Bergstedt, c/o Projektwerkstatt, Ludwigstr. 11, 35447 Reiskirchen



„Schwarzfahrt“ nicht mitfahren konnte oder die angeklagte Person im Falle des Nicht-„Schwarzfahrens“ bezahlt hätte. Sonst ist ein Freispruch unumgänglich, da kein Schaden gegenüber dem Nicht-Fahren entstand. Oder anders - näher an der Gerichtspraxis - ausgedrückt: Eine Verurteilung wäre Rechtsbeugung.

Möglicher zweiter Punkt: Strafbar ist nur die Manipulation oder Umgehung z.B. von Kontrollen

Dieser Punkt ist umstritten. Es gibt Gerichte, die jedes „Schwarzfahren“, welches keine aktive Täuschung beinhaltet, für nicht strafbar halten – also auch ohne Schild. Andere sehen das anders. Einheitlich ist die Rechtsprechung nur bei einer Frage – und dort auch deckungsgleich mit der allgemeinen Sprachauffassung: Wer einen Fahrkartenautomaten manipuliert, über ein Absperrgitter steigt oder sonst aktiv die Möglichkeit, ohne Fahrkarte irgendwo mitzufahren, aktiv herbeiführt, „erschleicht“ im eigentlichen Wortsinn.

Aus Tamina Preuß, „Praxis- und klausurrelevante Fragen des Schwarzfahrens“, in: ZJS 3/2013 (S. 264)

Eine weitere Auffassung fordert, dass der Täter Kontrollen oder Sicherheitsvorkehrungen ausschaltet oder umgeht. Gefordert wird eine „betrugsähnliche Handlung“. Dies wird damit begründet, dass der Begriff „Erschleichen“ nach seinem Wortsinn ein „Element der Täuschung oder der Manipulation“ enthalte und § 265a StGB als Auffangdelikt zu § 263 StGB nur betrugsähnliche Fälle erfassen solle. Erst durch ein derartiges Verhalten komme ausreichend kriminelle Energie zum Ausdruck. Der Gesetzgeber habe zwar Strafbarkeitslücken schließen wollen, die durch den Verzicht auf persönliche Kontrollen entstehen, nicht aber Fälle erfassen wollen, bei denen auf eine Kontrolleinrichtung komplett verzichtet wird. Als Beispiele für Erschleichen werden das Einsteigen durch einen nicht zugelassenen Eingang, Verbergen in dem Verkehrsmittel und Überklettern von Sperreinrichtungen genannt. Auffälliger, aber noch im Begriff „Erschleichen“ unterzubringen, wäre ein aktives Verhalten, das so tut, als hätte mensch eine Fahrkarte. Wer z.B. etwas anderes abstempelt als einen gültigen Fahrschein, will gerade den Anschein erwecken, als wäre er_sie im Besitz einer solchen.

Auch hiergegen gibt es rechtliche Bedenken (Argumentationsstrang Nr. 1 gilt ja weiterhin), aber zumindest vom Begriff her wäre das noch nachvollziehbar. Alles bleibt im Rahmen der naheliegenden, aus dem Gesetzeswortlaut ableitbaren Auffassung, dass „erschleicht“, wer durch eigene Handlung (nicht nur durch Interpretation der Außenstehenden eines Nicht-Handelns) eine Leistung nutzen kann. Bis kurz nach der Jahrtausendwende - also nicht allzu lange her - war genau das laut Gesetzeskommentaren die vorherrschende

Rechtsauffassung. Das deckte sich mit dem allgemeinen Sprachgebrauch. Denn was ist eigentlich „Erschleichen“? Laut Duden bedeutet es: „zu Unrecht, durch heimliche, listige Machenschaften erwerben, durch Schmeichelei oder Täuschung erlangen, sich verschaffen“. In der Formulierung steht eindeutig drin, dass Aktivität („Machenschaft“) nötig ist. „Erschleichen“ bedeutet eine aktive Handlung. An der fehlt es aber, wenn mensch sich nur einfach irgendwo hinsetzt oder etwas betritt. Das Wiktionary erklärt „Erschleichen“ so: „durch Betrug in seinen Besitz bringen“. Als Synonym (also gleich- oder weitgehend gleichbedeutendes Wort) wird dort „ergaunern“ genannt. Auch das zeigt, dass eine aktive Handlung nötig ist. So ließen sich viele Formulierungen finden, die alle in die gleiche Richtung gehen - es kennzeichnet eine Tätigkeit. Unterlassen ist zu wenig.

- „sich etw. auf hinterlistige Weise verschaffen“ (Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache, www.dwds.de)



Das von der Bundespolizei als Pressemeldung und „Warnung“ verbreitete Bild aus dem Münchener Hauptbahnhof am 2.3.2015.

- „(unehrlich) erwerben“ (Deutsches Rechtswörterbuch c/o Uni Heidelberg)

Eigentlich also klar, doch die Justiz ist eine eigene Welt. Durch die vielen Rechtsverdrehungen der Robenträger_innen, ihre Lust am Strafen und ihre Befürwortung autoritärer Verhältnisse hat sich vor ca. zehn Jahren die neue, inzwischen vorherrschende Rechtsauffassung durchgesetzt, dass „Erschleichen“ auch ohne aktive Handlung möglich ist. Der Dreh: Wer sich unauffällig und passiv verhält, macht gerade das aktiv. Der „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ wurde erfunden. Wer normal nicht agiert, handelt aktiv.

Aus Tamina Preuß, dito (S. 264)

Das Festhalten am „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ führe zu der strafrechtlichen Sanktionierung schlichter Vertragsbrüche. Aufgrund des Subsidiaritätsprinzips sei es nicht Zweck von § 265a StGB hiervon zu schützen. Der Gesetzgeber habe trotz der Änderungen der Kontrollpraxis den Tatbestand nicht dahingehend reformiert, dass der „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ genüge. Da sich der zahlende Nutzer ebenfalls mit dem (hier zutreffenden) „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ umgebe, liege in der Tathandlung kein spezifischer Unrechtsgehalt. Von einem „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ könne keine Rede sein, denn das Verhalten des „Schwarzfahrers“ sei nicht nur den redlichen Nutzern angepasst, sondern auch ande-

ren „Schwarzfahrern“. Angesichts der hohen „Schwarzfahrerquote“ und der dazu kommenden Dunkelziffer – die „Schwarzfahrerquote“ betrug 2012 bei dem Kölner Nahverkehrsunternehmen KVB beispielsweise 4,7 % – sei ein derartiger Anschein reine Fiktion.

Dabei bietet der Gesetzestext selbst einige Hinweise darauf, dass eine solche Rechtsauslegung rechtswidrig ist. Denn im Paragraphen sind mehrere weitere Handlungen genannt, die als „Erschleichen von Leistungen“ gelten - und bei denen diese Sonderinterpretation weder vorgenommen wird noch möglich ist.

Aus Tamina Preuß, dito (S. 264)

Auch würde eine solche Auslegung zu Widersprüchen innerhalb von § 265a StGB führen, denn bei den anderen Tatgegenständen reiche das Erwecken eines „Anscheins der Ordnungsmäßigkeit“ nicht aus und die Tathandlung sei einheitlich auszulegen. So erschleiche sich der Täter nicht die Leistung eines Automaten, wenn er einen vorhandenen Gerätedefekt ausnutzt, da eine „täuschungsähnliche Manipulation“ gefordert wird, oder ohne Erlaubnis des Telefonanschlusshaber sein Telefon benutzt, da Abrechnungseinrichtungen oder andere Sicherheitsvorkehrungen umgangen werden müssen.

Doch solche Erkenntnisse halfen bisher wenig. Die kreative Rechtsauslegung der Robenträger_innen hat zu den gewünschten Verurteilungen geführt - aber nur im Einzelfall und, erkennbar, als klare Verdrehung des geltenden Rechts. Alles, was Staatsanwaltschaften und Gerichte zur Beugung des Rechts bisher angeklagt, beschlossen oder geurteilt haben, diene der Verfolgbarkeit von Menschen, die sich einfach ohne Fahrkarte in ein öffentliches Verkehrsmittel begeben haben, um dort mitzufahren. Solche Gerichtsentscheidungen sind offensichtlich abwegig, haben aber fast immer auch eines festgestellt: Wer offen sichtbar „schwarz fährt“, handelt nicht strafbar.

Daraufhin taten das Menschen so, d.h. sie hielten sich - z.T. unter Beibehaltung ihrer Zweifel schon an dieser Rechtsauslegung - genau an die zweifelhaften Urteile. Trotzdem wurde mehrere von ihnen bestraft. Das klingt absurd, ist aber normal im Justizalltag. Widersprüche, Unlogiken und Willkür sind dort alltäglich. Es geht nicht darum, Recht zu sprechen und Gesetze auszulegen, sondern zu disziplinieren. Wenn dafür kein Gesetz nutzbar ist, werden Rechtsgrundlagen einfach erfunden. Es gibt sogar eine besondere Neigung von Robenträger_innen, sich gerade an denen auszutoben, die sich besonders genau mit dem Gesetz auseinandersetzen, um eigene Freiräume - völlig legal - zu schaffen.

Im Folgenden werden nun die besonderen Argumentationsstränge der strafwütigen Gerichte gegenüber gekennzeichnetem „Schwarzfahren“ dargestellt und widerlegt. Es gilt: Je auffälliger, desto sicherer auf der Seite der Straffreiheit ...

Nicht heimlich oder täuschend, daher nicht strafbar

Offen(siv)es „Schwarzfahren“

jb Bei allen bisherigen Bestrafungen trotz Kennzeichnung wird sich auf den durch die Rechtsprechung kreierten „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ bezogen. Der muss, zumindest der Theorie der Urteile nach, von den Angeklagten ausgegangen sein, damit er die Tatbestandsmerkmale des § 265a erfüllt. Um die Strafbarkeit zu vermeiden, muss also genau dieser „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ erschüttert werden, um die Erfüllung der nötigen Tatbestandsmerkmale zu verhindern und nicht verurteilt zu werden. Die Beweislast liegt (eigentlich) beim Gericht. Es ist gefordert, zu widerlegen, dass die_er „Schwarzfahrer_in“ als solche zu erkennen war. Es muss beweisen, dass das „Schwarzfahren“ heimlich geschah.

Gekennzeichnetes „Schwarzfahren“ heißt, es nicht heimlich zu tun. Bei allem, was ansonsten von Gerichten rechtlich zweifelhaft oder erkennbar rechtswidrig entschieden wurde, bewerten auch alle Gerichte das als straffrei.

Aus: BayObLG RReg 3a St 16/69, Beschluss vom 21.02.1969

Das Merkmal des Erschleichens wird nicht schon durch das bloße unbefugte unentgeltliche Sichverschaffen erfüllt. Auf die Errichtung eines gewissen Scheins kann dafür nicht völlig verzichtet werden. Wer die Unentgeltlichkeit der Leistung dem Berechtigten oder dessen Beauftragten gegenüber ausdrücklich und offen in Anspruch nimmt, erschleicht nicht.

Aus einer Kommentierung des Urteils auf www.kostenlose-urteile.de

Das Bayerische Oberste Landesgericht verneinte eine Strafbarkeit des angeklagten Protestlers wegen Erschleichens von Leistungen nach § 265 a StGB. Es sei zu beachten gewesen, dass allein die unbefugte unentgeltliche Inanspruchnahme der Straßenbahn den Tatbestand der Strafnorm nicht erfüllt. Das Nichtlösen eines Fahrscheins oder das Unterlassen der Entwertung einer gelösten Fahrkarte begründe für sich genommen noch keine Beförderungsererschleichung. Vielmehr sei erforderlich, dass der Täter sich so verhält, als habe er das Entgelt entrichtet. Dies sei aber dann nicht der Fall, wenn ein Fahrgast gegenüber dem Fahrpersonal ganz offen die Straßenbahn in Anspruch nimmt, ohne über eine Fahrkarte zu verfügen. Ein „Erschleichen“ liege dann nicht vor.



Aus einem Bericht zum Bundesgerichtshofs-Beschluss vom 8.1.2009 - 4 StR 117/08 -

Danach sei unter dem Erschleichen einer Beförderung jedes der Ordnung widersprechendes Verhalten zu verstehen, durch das sich der Täter in den Genuss der Leistung bringt und bei welchem er sich mit dem Anschein der Ordnungsgemäßheit umgibt.

Mehr Urteilstexte und Kommentare auf www.schwarzstrafen.de.vu.

Ist also ein_e Schwarzfahrer_in offen als solche_r gekennzeichnet, zeigt er_sie nicht mehr den „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“. Eigentlich sollte die Sache also zumindest in diesem Spezialfall klar sein. Aber: Richter_innen und Staatsanwält_innen sind keine Garanten der Rechtsstaatlichkeit (zumindest nicht in erster Linie), sondern sollen Kapital- und Machtinteresse durchsetzen. Dazu gehört nunmal der Zwang, für Leistung zu bezahlen (im Zweifel doppelt und dreifach: Steuern, Preise, Folgewirkungen usw.). Wer kein oder wenig Geld hat, soll auch benachteiligt sein. Denn Mangel ist Geschäft. Künstliche

Verknappung hat oft gravierende Folgen, etwa beim weltweit gezielt und absichtlich organisierten Mangel an Nahrungsmitteln. Genug zu essen wäre für alle da, aber es soll teuer

sein und wird dafür knapp gehalten. Menschen werden vom Land verjagt oder ihnen auf andere Art der Zugang zu Essen aktiv verwehrt. Strafrechtlich ist Hunger folglich keine Naturkatastrophe, sondern schlicht Massenmord. Aber er geschieht im Dienste des Kapitals, daher kümmern sich Robenträger_innen um solche Delikte nicht. Zugang zu Land, zu Trinkwasser, die Bewegungsfreiheit und vieles mehr werden aus niederen Beweggründen (Profitinteressen) be- und verhindert - weltweit und in großem Stil. Das Gleiche passiert aber auch mit den kleinen Dingen des Alltags hier, z.B. der Mobilität. Verkehrsleistungen sind ebenso wie Produkte des täglichen Bedarfs ausreichend vorhanden. Es soll aber nicht allen zugute kommen, weil nur der organisierte Mangel hohe Profite verspricht. Wer diese Logik durchbricht, muss bestraft werden. Das ist Rechtsprechung im Kapitalismus. Es ist Aufgabe der Justiz, dem Versuch, sich von dieser Unterjochung zu befreien, einen Paragraphen-Riegel vorzuschieben.

Nun ist das bei gekennzeichneten „Schwarzfahrer_innen“ nicht so einfach, denn diese nutzen geschickt eine Art Lücke im Gesetz aus und können so Kapitalinteressen unterlaufen. Das soll aber nicht sein, so der Beitrag der Justiz zum Systemerhalt. Folglich versucht diese, mit Hilfe einer Menge an den Haaren herbeigezogener Interpretationen und Rechtsverdrehungen auch gekennzeichnete „Schwarzfahrer_innen“ zu bestrafen.

Anmerkung der Aktivisten vom 2.-5.3.2015 zur Frage des Rassismus im Begriff „Schwarzfahren“

In der Tat haben wir uns damit auseinandergesetzt, wo das Wort „Schwarzfahren“ herkommt (gibt ja auch „Schwarzsehen“ in Bezug auf GEZ usw.). Es hat NICHTS mit Hautfarben zu tun und NIE etwas damit, dass bestimmten Menschen eine Neigung zum Illegalen vorgeworfen wird. Wir haben uns daher entschlossen, deshalb gerade NICHT auf den Begriff zu verzichten, weil wir ja gerade DAMIT anerkennen würden, dass Schwarzfahren mit schwarzer Hautfarbe und der dümmlichen Erfindung, es gäbe überhaupt trennbare Rassen, etwas zu tun hat. Hat es nicht - und insofern ist eher der ständige Hinweis darauf eine rassistisch angehauchte Sache. Denn wer die Nutzung des Wortes als rassistisch kritisiert, denkt beim Wort Schwarzfahren an schwarze Hautfarbe.

Wichtig war uns zudem noch, verständlich zu sein. Politik heißt: Menschen erreichen, Fragen stellen, Denken verändern. Der Begriff „Schwarzfahren“ ist sehr gebräuchlich.

Im Übrigen, das sei auch noch angemerkt, besetzen wir den Begriff „Schwarzfahren“ positiv und hoffen auf eine Aktionskultur des offensiven Schwarzfahrens. Mensch stelle sich vor, (fast) alle Schwarzfahrer_innen würden jetzt offen für Nulltarif werben - mit Schild, mit Flyern, mit Diskussion ... häufiger erwischt wird mensch dadurch ja nicht!

Rechtsverdrehung Nr. 1: Kennzeichnung war nicht vorhanden oder zu spät

Es ist möglich, dass ein Gericht so tut, als wäre die Kennzeichnung nur eine Ausrede und tatsächlich nicht vorhanden gewesen. Gegen solche dann ja dreiste Lügen ist es mitunter schwer anzukommen. Es gilt ja nicht, was passiert ist und wie es war, sondern das, was ein Gericht urteilt. Leute in Robe glauben ja, zu wissen, wie etwas war, auch wenn sie gar nicht dabei waren. Mitunter glauben sie den Zeug_innen, die in diesem Fall aber Vertreter_innen des Unternehmens und damit in den Kapitalinteressen befangen sind. Wenn diese sich nicht erinnern können, entscheidet das Gericht oft einfach auch so, wie es für das Urteil besser passt. Beweise fehlen zwar, aber das ist oft egal.

Rechtsverdrehung Nr. 2: Die Kennzeichnung war nicht auffällig genug

Besonders häufig ist die erste Rechtsverdrehung aber bislang nicht. Es ist den Gerichten offenbar schon selbst klar, dass sie Feststellungen über Tatsachen mit einem Beweis unterfüttern müssen. Würde ein_e Zeug_in sagen, es sei keine Kennzeichnung da gewesen, dann könnte ein Urteil darauf gestützt werden. Es wäre dann zwar falsch, aber es würde halten - auch in den höheren Instanzen. Denn die Qualität eines Beweises ist regelmäßig egal - es muss nur einer da sein. Irgendwie. Allerdings gibt es meist nichts, worauf das Gericht die Annahme stützen könnte, es hätte keinerlei Kennzeichnung gegeben. Die meisten Zeug_innen erinnern sich an die Kennzeichnung oder gar nicht mehr. Also versucht es andere Tricks: Kennzeichnung ja, aber nicht so, wie es gesetzlich nötig wäre. Wo im Gesetz steht, wie eine Kennzeichnung auszu-sehen hat, wird das Gericht nicht verraten - es gibt keine Rechtsgrundlage.

Das Schild wäre danach technisch nicht dazu geeignet, den „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ wirksam zu erschüttern, weil z.B. zu klein, nur von einer Seite und daher nur einem Teil der tatsächlich vorhandenen Anscheinsempfänger zu sehen. Das hat bisher nur ein höheres Gericht so entschieden, nämlich das KG Berlin (Az. 1 Ss 32/11 (19/11)). Alle anderen OLGs und Gerichte auf Bundesebene sehen das ebenso wie alle (!) Kommentare anders. Eine Rechtsgrundlage für die Annahme, dass die Kennzeichnung ein bestimmtes Format haben muss, ist auch nirgends ersichtlich. Hier würde Recht geschaffen - und zwar nicht in einer Lücke, sondern entgegen dem klaren Wortlaut des Gesetzes und allen Kommentaren. Oder anders gesagt: Es erfolgt eine Bestrafung ohne Gesetz. Das wäre verfassungswidrig - aber vor Gerichten keine Seltenheit.

Interessant ist ein Bundesgerichtshofurteil. Auch da geht es nicht um gekennzeichnetes, sondern um das übliche „Schwarzfahren“.

Aus dem BGH-Urteil 4 StR 117/08

Eine Beförderungsleistung wird bereits dann im Sinne des § 265 a Abs. 1 StGB erschlichen, wenn der Täter ein Verkehrsmittel unberechtigt benutzt und sich dabei allgemein mit dem Anschein umgibt, er erfülle die nach den Geschäftsbedingungen des Betreibers erforderlichen Voraussetzungen.

Das Wörtchen „allgemein“ ist entscheidend. Denn es ist ein Wort wie umfassend oder insgesamt. Das ist mit einem Schild, wie auch immer das geartet ist, nicht mehr gegeben. Auch hier ist wieder wichtig: Die Nachweispflicht liegt auf Seiten des Gerichts. Wird nicht geklärt, ob die Kennzeichnung ausreichend wahrnehmbar ist, darf das Gericht - eigentlich - nicht annehmen, dass sie nicht sichtbar genug war. Zwei praktische Tipps können das Problem aber ohnehin aus der

Welt schaffen (falls Richter_innen das Recht dann nicht mit anderen Tricks beugen): Immer an den Anfang bzw. das Ende eines Abteils setzen (also wo der Gang nicht weitergeht), so dass es nur eine Richtung gibt, von wo die Kontrolleur_innen und alle anderen gucken bzw. kommen können. Denn dann kann mensch nur von vorne mit Schild gesehen werden - und die Kennzeichnung dort reicht. Eventuell noch beim Reingehen einmal in alle Richtungen drehen (falls da schon ein_e Kontrolleur_in steht). Wer zusätzlich zum Schild auch noch Flyer pro Nulltarif oder Ähnliches verteilt, ist nach dieser Logik auf einer noch sichereren Seite. Ob das bei der Rechtsbeugungs-Neigung in Gerichtssälen dann reicht, bleibt zweifelhaft. Rechtlich ist es dann aber doppelt und dreifach klar.

Rechtsverdrehung Nr. 3: Der Inhalt der Kennzeichnung ist nicht eindeutig

Das Schild wäre nach Logik einiger Richter_innen inhaltlich nicht geeignet gewesen, den 'Anschein der Ordnungsmäßigkeit' wirksam zu erschüttern. Ein Anscheinsempfänger hätte aufgrund des Schildes sonst was denken können. So behauptete z.B. LG Hannover das ein T-Shirt mit der Aufschrift „Rechtlicher Hinweis: Ich habe den Fahrpreis nicht bezahlt und bin deshalb Schwarzfahrer“ auch ein Witz hätte sein können. Das Wörtchen „allgemein“ im zitierte BGH-Urteil ist auch hier entscheidend. Denn es stellt gerade keine Anforderungen. Jede Variante, die den Anschein durchbricht, reicht aus, um sich nicht mehr dem Anschein zu geben - und damit nicht mehr zu „erschleichen“. Zumal Gerichte gehalten sind, bei mehreren Interpretationen entweder eine nachzuweisen oder die günstigste für die den Angeklagten anzunehmen.

Rechtsverdrehung Nr. 4: Das Ansinnen wurde (per Schild, Zuruf u.ä.) keiner berechtigten Person gegenüber gezeigt

Nach dieser Logik hätte der „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ vor Fahrtantritt, spätestens während dem Einstieg in den Zug, erschüttert werden müssen. Hierbei komme als Anscheinsempfänger ausschließlich ein_e Angestellte_r des Betreibers in Betracht. Was ist davon zu halten? Nichts. Das ergibt sich daraus, dass in Urteilen hoher bis höchster Gerichte für den Fall, dass eine Person nicht gekennzeichnet ist und deshalb, so ja die aktuelle Meinung der Gerichte, mit dem Nichtstun („Anschein der Ordnungsmäßigkeit“) aktiv täuscht und damit erschleicht, niemand da sein braucht, die_der das auch sieht. Hier genügt, dass jemand da sein könn-

te. Die Nicht-Kennzeichnung ist also wirksam, auch wenn sie niemandem konkretes gegenüber gezeigt wird.

Oberlandesgericht Frankfurt am Main, Urteil vom 16.01.2001 - 2 Ss 365/00

Der Tatbestand des Erschleichens von Leistungen i. S. des § 265 a StGB setzt voraus, dass der Täter sich bei der Inanspruchnahme der Beförderungsleistung mit dem Anschein der Ordnungsmäßigkeit umgibt, beispielsweise durch unauffälligen Aufenthalt in der Bahn. Nicht erforderlich ist es, dass die hierin liegende konkludente Erklärung, der Zahlungspflicht in vertragsgemäßer Weise nachgekommen zu sein, gegenüber einem zu ihrer Entgegennahme bereiten Empfänger erfolgt und dass regelmäßige Kontrollen oder vorhandene Sicherheitsvorkehrungen umgangen werden.

Aus dem BGH-Urteil 4 StR 117/08

Notwendig ist deshalb auch nicht, dass der Anschein ordnungsgemäßer Erfüllung der Geschäftsbedingungen gerade gegenüber dem Beförderungsbetreiber oder seinen Bediensteten erregt wird; es genügt vielmehr, dass sich der Täter lediglich allgemein mit einem entsprechenden Anschein umgibt.

Also: Auch ohne das konkrete, physische Vorhandensein eines Anscheinempfängers kann der „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ gewahrt und folglich auch durchbrochen werden. Dummerweise interessiert das geltende Recht viele Richter_innen und Staatsanwälte_innen nicht und sie verurteilen trotzdem mit rechtswidrigen Begründungen. Oder haben die alle die entsprechenden Vorlesungen geschwänzt? Wenn deshalb all das bisher Genannte nicht helfen würde (Recht also so weit gebeugt würde), blieben neben der Revision noch drei Auswege ...

• Kein Schwarzfahren bei Fahrpreisnacherhebung

Eine interessante rechtliche Gedankenpirouette ist die Überlegung, dass beim Nicht-„Erwischt“ werden ohnehin kein Problem entsteht, beim „Erwischt“ werden in der Regel ein Fahrausweis ausgestellt wird. Der hat zwar einen höheren Fahrpreis (doppelter Preis, mindestens 60 €), aber ist ein gültiger Fahrausweis. Er wird regelmäßig aber Einstiegsbahnhof ausgestellt. Anders ausgedrückt: Nach Ausstellen des Fahrpreisnacherhebung-Fahrscheins ist mensch formal nicht schwarz gefahren. Es bleibt dann nur noch der Versuch, der nach Abs. 2 des § 265a StGB auch strafbar ist. Wer sich aber kennzeichnet, versucht ja eben gerade nicht, sich die Leistung zu erschleichen, sondern versucht, sie sich nicht zu erschleichen. Es ist also der Versuch der Nicht-Erschleichung, der bei fehlender Kontrolle misslingt. Versuchte Nicht-Erschleichung ist aber wiederum nicht strafbar.

• Verbotsirrtum

Der Gesetzestext ist eindeutig, die Kommentare gehen alle in die gleiche Richtung und fast alle Beschlüsse und Urteile höherer Gerichte auch. Es gibt passende Freisprüche ... wie soll mensch auf die Ideen kommen, dass die_der Richter_in am Amtsgericht Pillefitz ausgerechnet meint, alles bisher geltende über Bord werfen und neues Recht kreieren zu können? So etwas ist unmöglich - und daher der Verbotsirrtum gegeben. Er war auch nicht vermeidbar, denn je intensiver mensch sich einliest, desto eindeutiger ist die Sache: Gekennzeichneten „Schwarzfahren“ ist KEINE Straftat.

•Keine Strafe ohne Gesetz

Das ist so einfach wie logisch: Ohne dass irgendwo steht, dass etwas strafbar ist, darf auch niemand bestraft werden. Ein Gesetz, welches das nicht-heimliche Schwarzfahren (also Schwarzfahren ohne „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“) unter Strafe stellt, gibt es nicht. Dennoch zu verurteilen, wäre ein Verstoß gegen Verfassungen - eine entsprechende Klage also möglich. Artikel 7, Abs. 1 EMRK sagt: „Niemand darf wegen einer Handlung oder Unterlassung verurteilt werden, die zur Zeit ihrer Begehung nach innerstaatlichem oder internationalem Recht nicht strafbar war.“

Achtung: Der erhöhte Fahrpreis ist unabhängig von der Strafbarkeit

Das ist aus doppeltem Grund ein wichtiger Aspekt. Denn erstens kommt ein e gekennzeichnete „r“ „Schwarzfahrer in“ also nicht völlig ohne Konsequenzen davon. Die 60 € sind fällig - allerdings handelt es sich dabei um eine zivilrechtliche Forderung, die jemand nicht zahlen braucht, wer kein - pfändbares - Geld hat.

Zweitens stellt die Kombination „Erhöhter Fahrpreis plus Strafe“ eine Art Doppelbestrafung dar. Genau

darin unterscheidet sich der Umgang mit dem Delikt von z.B. Delikten der Autofahrer_innen. Parken die auf Fußwegen, Fahrradwegen usw., so handelt es sich „nur“ um eine Ordnungswidrigkeit. Das bedeutet erstens, dass die Polizei sich darum weder kümmern muss noch in der Regel kümmert. Täter_innen dürfen zudem nicht einfach festgehalten werden usw. Das geht nur bei Verdacht auf Straftaten - also beim üblichen „Schwarzfahren“.

Es handelt sich, wie gezeigt, um ein Delikt, welches niemanden schädigt. Dennoch wird es mit voller Wucht angegriffen: Geld zahlen (erhöhter Fahrpreis) und das ganze Instrumentarium des Strafrechts.

Der große Test: Radkarten (siehe auch die Tabelle unten)

ADFC-Radtourenkarte (BVA)
Bielefelder Verlag, 1:150000, 6,95 €)
und ADFC-Regionalkarte 1:75000 und 1:50000 (BVA, 7,95 €)

Große Karten (bei Sturm dadurch etwas unpraktisch), für den Maßstab 1:150000 flächendeckend vorhanden. Das eingetragene Radwegnetz ist sehr eng, so dass fast alle Orte erreichbar sind. Die früher vorhandenen Straßennamen fehlen inzwischen teilweise wieder. Daneben ist auch der Straßenbelag nur unvollständig wiedergegeben. Vor allem bei den Regionalkarten überzeugt die präzise Kartengrundlage.

Radreiseführer (12,95 €, Bielefelder Verlag)

Kleine Bücher mit Ringheftung, in denen Touren rund um größere Städte oder dicht besiedelte Gebiete beschrieben werden. Im Vordergrund stehen Sehenswürdigkeiten, die jeweilige Route (meist Rundtouren, im Einzelfall auch Strecken mit Möglichkeit der Nutzung von Zügen) ist auf einer Karte eingezeichnet und wird mit Kilometerangaben beschrieben.

Tauglichkeit draußen: Mitnahme ist möglich, aber die Bücher sind eher für die Vorbereitung geeignet, da jede Tour nur wenige Seiten einnimmt.

Radspiralo (je 9,95 €, Bielefelder Verlag)

Ausgewählte Radwanderwege in übersichtlicher Spiralheftung. Jeweils ein Kartenausschnitt und Informationen über Landschaft und Sehenswürdigkeiten liegen sich gegenüber. Hinzu kommen kurze Informationen über Unterkünfte, Radläden usw. mit Eintragungen in der Karte. Kreuzende oder anschließende Nebenrouten sind ebenso gekennzeichnet wie Alternativrouten.

Tauglichkeit draußen: Laut Werbung strapazierfähig, gut handhabbar auch bei Sturm. Geeignet für: Radwandergruppen, die genau diese Tour mal fahren wollen.

Bikeline Radkarte (Verlag Esterbauer, 1:75000, 6,90 €) und Radwanderkarte (1:60000, 4,90 €)

Jeweils für eine Region wird das gesamte Netz an Radverbindungen dargestellt. Die gu-

te Kartengrundlage erleichtert die Orientierung, die empfohlenen Routen sind farblich gut erkennbar und präzise auf der Kartengrundlage eingetragen. Allerdings fällt hier ganz besonders auf, dass Platz für weitere Eintragungen da wäre. Kleine Ortschaften sind von den Wegeempfehlungen oft abgehängt. Etliche mögliche Verbindungen fehlen. Eher selten sind kleine Stadtpläne, die zwar zur Orientierung helfen, allerdings sind ihnen keine Radwege eingezeichnet – eine verpasste Chance. Warum überhaupt zwei verschiedene Kartentypen entstanden sind, erklärt sich nicht von selbst. Die preiswertere ist größer und besser handhabbar. Ihr fehlt nur der – unterwegs eher hinderliche – Pappumschlag.

Fahrrad-Tourenkarte 1:50000 (www.kompass.de, 7,99 oder 8,99 €)

Zu ausgewählten Radrouten stecken Leporello-gefaltete Karten in einer Papphülle. Nutzbar sind sie nur für die jeweils angegebene Tour, in Einzelfällen sind kleine Alternativen zur Hauptroute und Abstecher zu naheliegenden, touristischen Zielen eingetragen. Für die konkrete Tour sehr brauchbar, sonst eher nicht.



Fahrradkarte 1:70000 (Kompass, 7,99 €)

Robust und übersichtlich kommen die Karten daher. In ihnen sind vor allem vorhandene Radtouren sowie ergänzende Verbindungen

auf und jenseits von Autostraßen eingetragen. Eine Differenzierung bezüglich Verkehrsaufkommen gibt es nicht. Da wäre mehr drin – auch hinsichtlich Orientierung schaffender Straßennamen und weiterer Angaben über die Nutzbarkeit des übrigen Straßennetzes.

Bücher über Radtouren

Unter Titeln wie „Die 50 schönsten Radfernwanderwege in Deutschland“ und „Die 30 schönsten Flussradwege in Deutschland“ hat der Bielefelder Verlag Beschreibungen herausgegeben, die für die Vorbereitung von ein- bis mehrtägigen Radtouren auf beliebten Strecken geeignet sind. Wer in den Büchern blättert, findet nach einer kleinen Übersichtskarte Hinweise auf Sehenswürdigkeiten und lohnende

Ausflugsziele. Die knappen Texte über Streckenverlauf und -qualität zu Beginn sind etwas dürftig geraten, so dass es eher Tourismusführer als Rad(t)schläge sind. Für die konkrete Vorbereitung wird daher genaueres Kartenmaterial nötig sein. Unter dem Titel „Bikeline“ sind ebenfalls Tourenbücher für Radler_innen erschienen, in denen jeweils ein besonderer Radweg detailliert beschrieben wird – mit vielen Karten, Fotos und touristischen Informationen. Wie bei den Bikeline-Karten sind gute Kartengrundlagen ausgewählt, die eingetragenen Routen farblich klar erkennbar und präzise auf der Kartengrundlage eingetragen. Die Kompass-Radführer in Spiralheftung (14,99 €) geben die präzisesten Informationen, sind aber auch entsprechend dick. Rund um Ballungszentren oder entlang zusammenhängender Radrouten machen sie konkrete Vorschläge für Tagestouren, liefern dann entsprechende Karten, z.T. mit Alternativrouten und Abstechern zu touristischen Zielen, dazu etliche Begleitinformationen in Text und Bild.



Karten, Webseiten und mehr: Fahrradführer im Überblick

Karte	Verlag	Inhalt	Tauglichkeit draußen	Geeignet für
ADFC-Karten	BVA	Radrouten, Tagestourenvorschläge, Steigungen, Infrastruktur	Reiß- und wetterfest, GPS/UTM bedingt sturmfest	Alltag (bedingt), Freizeit
Bikeline-Karten	Esterbauer	Radrouten (1:75000 lückig) Steigungen	Reiß- und wetterfest	Alltag (bedingt), Freizeit
Fahrradkarte	Kompass	Radrouten, Steigungen	Reiß- und wetterfest	Alltag, Freizeit
Fahrrad-Tourenkarte	Kompass	Eine ausgewählte Radroute, Touristische Ziele und Infos	Reiß- und wetterfest	Ferien
Rad-Spiralo	BVA	Ausgewählte, längere Tour Touristische Infos, Nebenwege	Reiß- und wetterfest, zusammenrollbar	Freizeit, Ferien
Fahrradführer	Kompass	Tagestouren, z.T. als Abschnitte längerer Gesamtouren	Reiß- und wetterfest Buch, recht schwer	Freizeit, Ferien
Radreiseführer	BVA	Radrundtouren, v.a. Texte Tour als Karte und Beschreibung	Buch	Freizeit
Radtourenbuch	Bikeline	Eine ausgewählte Radroute, Beschreibungen, Infos	Buch	Ferien

Die richtige Kombination:

Nulltarif, per Rad und zu Fuß

jb Es gibt Befürchtungen, dass der Wegfall des Fahrkartensystems manch Radfahrer_in zum Bahn- und Busfahren animieren könnte. Keine Frage: Das kann passieren. Doch zum einen ist eine Politik der Verhinderung per Preiskeule asozial. Zum anderen überwiegen die Vorteile. Denn Bahn bzw. entsprechend umgerüstete Busse, Fahrräder und das Gehen sind eine optimale Kombination.

Wer hat schon eine Haltestelle direkt vor der Haustür? Wer will immer nur dorthin, wo eine Haltestelle ist? Außerdem werden auch bei freier Fahrt nicht ständig, immer und überall hin Busse und Bahnen fahren. Menschen müssen daher, wollen sie mobil sein, ein eigenständiges Verkehrsmittel (Individualverkehr) behalten oder beschaffen. In der heutigen Zeit natur- und menschenverachtender Politiken ist das meist das Auto. Dicke Straßen überall, Parkplätze und Parkhäuser für Millionenbeträge - dem rohstoffverschlingenden, lebensraumzerstörenden Moloch wird einiges geboten. Nulltarif kann daher nicht alles sein, sondern muss begleitet werden davon, die Innenstädte und überhaupt alles von Beton, Asphalt, Lärm und Lebensgefahr zu befreien. Statt Autoverkehr zu fördern, muss er erschwert werden. Gleichzeitig sind neben dem Nahverkehr auch Rad- und Fußverbindungen attraktiver zu gestalten.

- Gute Mitnahmemöglichkeiten und optimale Kombination von Rad-/Fußverkehr mit dem Gratis-Nahverkehr.

- Attraktive Wege zu allen Orten und bis in die Ortskerne hinein.
- Technische Weiterentwicklung von Fahrrädern für alle Altersklassen, körperlichen Zustände, Wetter, Sicherheit usw.

Radfahren schon heute?

Nulltarif lässt sich sofort fordern. Radeln und Zu-Fuß-gehen ist sofort möglich. Allerdings sind die Bedingungen immer noch wenig attraktiv. Sie reichen von drei Ampelphasen, bis mensch eine Straße überquert hat (die Autos haben immer nur eine!), über kaum fahrbaren Belag sogar der extra ausgewiesenen Radwege bis zu Schildern „Radfahrer absteigen“, wo immer sie auf Autos treffen

(deren Fahrer_innen müssen natürlich nicht aussteigen und schieben).

Wer Radeln will, kann auf verschiedene Hilfsmittel zurückgreifen, um sich zu orientieren. Wie hilfreich sind diese? Wir haben mehrere Karten und Internetseiten getestet - per Radeln vor Ort. Das Ergebnis: Viele kleinere Ortschaften sind ausgelassen. Die Qualitäten der Wege sind oft nicht, nur wenig differenziert oder falsch eingezeichnet. Mitunter blieb eher ein Rätsel, warum bestimmte (schlechte) Strecken eingetragen waren und parallel verlaufende, bessere Wege fehlten. Der Verdacht entstand, dass eher am Computer denn draußen geplant wurde. Alle Online-Dienste litten unter diesem Mangel.

Um eigene Routen zu planen, wäre es gut, wenn bei allen Straßen der Belag bzw. vorhandene Radwege/-spuren erkennbar wären. Das gilt ebenso für die großen Städte. Der Verlauf überregionaler Radverbindungen durch die Ortskerne ist bei vielen Karten nicht gut erkennbar. Nur bei einigen sind die Straßennamen der rausführenden Wege benannt. Hier könnten zusätzliche Details die Nutzbarkeit weiter verbessern. Insofern bieten alle Karten einige Hilfen und sind sich ziemlich ähnlich (außer im Preis!). Das Potential ist jedoch lange nicht ausgeschöpft.



Selbst schieben richtig war anstrengend: Tiefer Sand nördlich von Dörmitz – trotzdem empfohlen!



Ebenfalls empfohlen: Schotterpiste mit groben Steinen über mehrere Kilometer

Der Vergleichstest auf der Strecke von Lübars nach Buckautal oder Görzke:

Zwischen den Orten befinden sich ein voll gesperrter Truppenübungsplatz, rundherum kleine Straßen und Waldwege in sehr unterschiedlichem Zustand, z.T. unpassierbar. Angezeigt wurden von allen Karten und Onlineplattformen entweder verbotene oder unpassierbare Strecken!!!

- Google Maps (Variante Fahrrad): Nach Buckautal über Sandweg (Foto), nach Görzke mitten durch den Truppenübungsplatz (verbotene Strecke)
- naviki.org und radeln-in-brandenburg.de: Beide Streckenvorschläge führen mitten durch gesperrten Truppenübungsplatz
- ADFC-Radtourenkarte (Stand: 2013): Grün markiert („Regionale Radroute“) über Sand- und Schotterweg (Fotos)



Überall vergessen: Radweg auf Bahntrasse.

Der im Oktober 2011 eröffnete Radweg auf der alten Bahntrasse Wusterwitz-Görzke wurde weder von den Onlineangeboten noch auf der Karte angezeigt.

Straßenbelag	Straßennamen im Ort	Stadtpläne	Preis	Flächendeckung
3 Kategorien, viele Fehler	Überwiegend nicht	Nein	7,95 €	1:150000: überall vorhanden 1:75000: V.a. um Städte
3 Kategorien	Ja (1:75000 nur wenig)	1:75000 als Beileger	4,90/6,90 €	Für die meisten Regionen
4 Kategorien	Keine Einträge	Nein	7,99 €	Überall vorhanden
Keine Einträge	Keine Einträge	Ja	7,99/8,99 €	Ausgewählte Routen
Keine Einträge	Ja	Ja	9,95 €	Ausgewählte Routen
2 Kategorien	Nein	Einige wichtige im Buch	14,99 €	Ausgewählte Regionen/Touren
Keine Einträge	z.T. in den Beschreibungen	Nein	12,95 €	Ausgewählte Regionen
3 Kategorien	Ja	Ja	12,90 €	Ausgewählte Routen