

V3

Titel Entkriminalisierung des Fahrens ohne gültigen Fahrschein

AntragstellerInnen Bayern

Zur Weiterleitung an

angenommen mit Änderungen angenommen abgelehnt

Entkriminalisierung des Fahrens ohne gültigen Fahrschein

1 Die SPD-Bundestagsfraktion wird dazu aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass über Bundestag und Bundesrat der Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel in § 265 a StGB (Betrifft Erschleichung von Leistungen) nicht
2 weiterhin Berücksichtigung findet.
3

4 **Aus den Gründen:**

5 **1. „Schwarzfahren“ aus einer finanziellen Notlage heraus führt zwangsläufig zur Ersatzhaft**

6 **2. Grundrecht auf Mobilität**

7 **3. Veralteter Straftatbestand von 1935**

8 **4. Entlastung der Justiz und der Verkehrsunternehmen**

9 **5. Unterschied zwischen Ersatzfreiheitsstrafe und Erzwingungshaft**

10 **Zu 1.:**

11 Menschen, die sich aufgrund ihrer finanziellen Notlage kein Ticket für den Bus/Bahn/Zug leisten können, werden
12 ausreichend mit der Vertragsstrafe durch die Verkehrsunternehmen gestraft. Alleine in Berlin mussten im
13 Jahre 2016 47 % der Forderungen abgeschrieben werden, weil die Betroffenen zu arm waren, diese zu begleichen.
14 Eine zusätzliche Auferlegung einer Geldstrafe nach § 265a I StGB führt dazu, dass diese nicht erbracht
15 werden kann und in Ersatzhaft (§43 StGB) umgewandelt wird. Dies führt in einen Teufelskreis, da die finanzielle
16 und soziale Not der Betroffenen durch die Strafandrohung des § 265a StGB nur verschlimmert wird und diese
17 wohl gezwungen sind, ihre Tat zu wiederholen. Somit ist weder den Menschen, noch den Verkehrsunternehmen
18 durch die Gefängnisstrafe geholfen.

19 **Zu 2.:**

20 Das Strafrecht stellt das äußerste Mittel staatlichen Strafens dar und ist dementsprechend als Ultima Ratio
21 anzusehen. Es ist nicht verhältnismäßig jemandem eine Gefängnisstrafe von bis zu einem Jahr anzudrohen,
22 wenn der*diejenige ein Ticket (z. B. Preis 1,50€) absichtlich nicht gelöst hat. Wir als Jusos stehen für ein Grundrecht
23 auf Mobilität ein. Haft bedeutet jedoch für die meisten Betroffenen Stigmatisierung. Und das führt zu
24 gesellschaftlicher Ausgrenzung und zum möglichen Beginn einer daraus resultierenden kriminellen Laufbahn.
25 Die finanzielle und soziale Not der Menschen soll gehört und nicht mit Gefängnis geahndet werden.

26 **Zu 3.:**

27 Das Problem des „Erschleichens“ tritt unter anderem dadurch auf, dass die Norm aus dem Jahre 1935 stammt.
28 Damals gab es in jedem Fahrzeug des ÖPNV am Eingang eine*n Schaffner*in, bei dem*der das Ticket erworben
29 werden musste. Diese*r konnte damals getäuscht werden, wodurch ein Bejahren des „Erschleichens“ durchaus
30 plausibel erschien. Das ist heutzutage anders. Die Gesellschaft wie auch der ÖPNV haben sich gewandelt. Das
31 Gesetz sollte dies auch tun.

32 Zu 4.:

33 Deutschlandweit sitzen momentan 7600 Menschen eine Ersatzfreiheitsstrafe ab. Der größte Teil davon sind
34 verurteilte Schwarzfahrer*innen. Jeder Hafttag kostet den*die Steuerzahler*in 146 Euro. Im Jahr 2016 wur-
35 den in Berlin 40000 Strafanträge wegen des Verstoßes gegen § 265a StGB durch eine*n Schwarzfahrer*in ge-
36 stellt. Nach Hochrechnungen einer Neuköllner Richterin sind 25-30% aller Erwachsenenstrafsachen vor dem
37 Amtsgericht Neukölln im Jahr 2011 Fälle von Leistungserschleichung gewesen. In Jugendstrafsachen stellen
38 diese immer noch einen prozentualen Anteil von 15-20 %. (Quelle: [http://www.tagesspiegel.de/berlin/landes-](http://www.tagesspiegel.de/berlin/landespolitik/ueberlastung-richter-wollen-keine-anklagen-gegen-schwarzfahrer-mehr/4258142.html)
39 [politik/ueberlastung-richter-wollen-keine-anklagen-gegen-schwarzfahrer-mehr/4258142.html](http://www.tagesspiegel.de/berlin/landespolitik/ueberlastung-richter-wollen-keine-anklagen-gegen-schwarzfahrer-mehr/4258142.html); Abgerufen am:
40 04.12.17). Dies alles stellt einen vermeidbaren Kosten- und Zeitaufwand für die Justizbehörden, den*die deut-
41 sche*n Steuerzahler*in, als auch für die Verkehrsunternehmen dar. Sogar der deutsche Richterbund hat kürz-
42 lich die Entkriminalisierung des Schwarzfahrens gefordert. Jena Gnisa, der Vorsitzende des deutschen Richter-
43 bunds formuliert das so: „Wenn die Unternehmen eine bessere Kontrolle aus betriebswirtschaftlichen Erwä-
44 gungen heraus nicht tun, dann darf nicht der Steuerzahler als Lückenbüßer herhalten.“

45 Zu 5.:

46 Eine Entkriminalisierung des Schwarzfahrens führt nicht zur automatischen Legalisierung und damit auch nicht
47 zu einer gesetzlichen „Ermütigung“ zum Fahren ohne Ticket. Es könnte im Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG)
48 ein Tatbestand eingefügt werden, der das Schwarzfahren bestraft. Zwar kann auch im OWiG zusätzlich zur
49 Geldstrafe gem. § 96 OWiG Erzwingungshaft angeordnet werden, jedoch kann diese im Gegensatz zur Ersatz-
50 freiheitsstrafe gem. § 43 StGB nicht verhängt werden, wenn Zahlungsunfähigkeit besteht und diese nachge-
51 wiesen wird. „Zahlungsunfähigkeit im Sinne des Ordnungswidrigkeitenrechts bedinge, dass der Betroffene
52 selbst bei Ausschöpfung aller ihm zur Verfügung stehenden Geldquellen, Einschränkung seiner Lebenshal-
53 tungskosten und unter Anspannung sämtlicher finanzieller Erwerbsobliegenheiten nicht in der Lage sei, die
54 Geldbuße ggf. unter Bewilligung von Zahlungserleichterungen zu zahlen, weil er entweder über keine aus-
55 reichenden flüssigen Mittel verfüge, er sich diesen Betrag nicht auf andere Weise zu beschaffen vermöge
56 – etwa durch Aufnahme von überobligationsmäßiger Arbeit, den Verkauf von unpfändbaren Gegenständen
57 oder sonstige Einschränkungen seiner Lebenshaltung – oder ihm die Zahlung aufgrund anderer Umstände
58 nicht mehr zugemutet werden könne (vgl. Seitz in Göhler, OWiG, 16. Aufl. 2002, § 96, Rdnr. 13 mwN).“ (Quelle:
59 <https://rsw.beck.de/aktuell/meldung/UrteilsanmerkungFDInsR201723>) Die Anforderungen an eine Haftstrafe
60 sind also deutlich höher und berücksichtigen den Aspekt der Zahlungsunfähigkeit. Die Verbüßung einer Er-
61 satzfreiheitsstrafe befreit nicht von der Zahlungspflicht.