

## 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 Leistungserschleichung 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.

