

Vorlagennummer: Dez II/0108/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 25.08.2025

Haftvermeidung bei Schwarzfahrer*innen im Stadtgebiet der Stadt Aachen - Tagesordnungsantrag der Fraktion DIE ZUKUNFT vom 27.06.2025

Vorlageart: Ratsantrag
Antragstellend:

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
04.09.2025	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Ratsantrag Nr. 409/18 vom 09.01.2024 gilt mit den Ausführungen zur Sitzungsvorlage DezII/0108/WP18 als behandelt.

Erläuterungen:

Zur Ratssitzung am 31.01.2024 wurde ein Ratsantrag der Fraktion „Die Zukunft“ angenommen, der das Thema der Haftvermeidung bei sog. Schwarzfahrer*innen in Bussen der ASEAG im Stadtgebiet Aachen durch Unterlassung einer Anzeige nach § 265a StGB zum Inhalt hatte (vgl. Anlage 2). Mit Tagesordnungsantrag vom 27.06.2025 bat die Fraktion DIE ZUKUNFT um einen Sachstandsbericht für die Sitzung des Mobilitätsausschusses (vgl. Anlage 1).

In Folge des Ratsantrages hat die Verwaltung im Frühjahr 2024 eine Abfrage der Datenlage sowie eine inhaltliche Abstimmung mit der ASEAG geführt. Auf diese Anfrage führte die ASEAG aus, dass aus ihrer Sicht als Leistungserbringer die Möglichkeit der Strafanzeige erhalten bleiben soll:

"2023 konnten rund 5 Prozent der knapp 500.000 kontrollierten Fahrgäste im Bus keinen gültigen Fahrausweis vorzeigen. Ein Teil dieser Fahrgäste hat ein persönliches Ticket, das im Nachhinein vorgelegt werden kann. Diese Fahrgäste zahlen statt des Erhöhten Beförderungsentgelts in Höhe von 60 Euro lediglich 7 Euro Bearbeitungsgebühr. Fälle, in denen auch im Nachhinein kein gültiges Ticket vorgelegt wird, werden von uns an die Staatsanwaltschaft übermittelt. Für die ASEAG ist es wichtig, dass das sogenannte "Schwarzfahren" ein Straftatbestand bleibt und Anzeigen erstatten kann. Dieses ist kein Kavaliersdelikt und Fahrgäste, die nicht zahlen, müssen belangt werden - auch im Sinne der ehrlichen Fahrgäste und der Steuerzahler, die den Nahverkehr finanzieren."

Die ungefähren monatlichen Durchschnittszahlen umfassen etwa 2.000 EBE-Feststellungen (erhöhtes Beförderungsentgelt) im Bus. In etwa 50% dieser Fälle wird im Rahmen der Fristen (inkl. 1. Mahnung) bezahlt. Von diesen 50% mit Zahlung entfallen ca. 55% auf „echte Schwarzfahrer“ und 45% auf Kunden, die ihr Ticket vergessen haben und somit 7 Euro Verwaltungsgebühr zahlen. Die ca. 50 % Nichtzahler werden an ein Inkasso-Büro weitergegeben. Die Inanspruchnahme eines Inkasso-Büros ist für die ASEAG kostenlos, da sämtliche Verfahrenskosten vom Gläubiger zu tragen sind.

Staatsanwaltschaft:

Genaue Daten zum Fortgang der Anzeigen nach Paragraph 265a des Strafgesetzbuchs (StGB) im Bereich von Stadt/StädteRegion liegen nicht vor. Die Staatsanwaltschaft führte zum Sachverhalt im Frühjahr 2024 aus, dass *"die politische Willensbildung der Kommunen von der Staatsanwaltschaft nicht kommentiert wird. Soweit die ASEAG regelmäßig jede Beförderungerschleichung zur Anzeige bringt, ist dies eine seit Jahrzehnten gewachsene gemeinsame Praxis von Staatsanwaltschaft und der ASEAG. Hintergrund ist, dass sog. Intensivtäterinnen und Intensivtäter neben vielen anderen Delikten auch regelmäßig wegen Beförderungerschleichung auffallen. Die geschilderte Praxis ermöglicht es, ein umfassendes Bild der Persönlichkeit des oder jeweiligen Beschuldigten zu erlangen und dementsprechend eine angemessene Strafverfolgung zu betreiben. Im Kontext der laufenden rechtspolitischen Diskussion um die Entkriminalisierung der Beförderungerschleichung und einer möglichen gesetzlichen Regelung ist diese Praxis zu überprüfen. Diese Prüfung dauert an. Sie muss insbesondere das Erfordernis einer effektiven wie umfassenden Strafverfolgung gerade von Intensivtäterinnen und Intensivtätern ebenso wie mögliche Entlastungseffekte der Staatsanwaltschaft in den Blick nehmen."*

Aktueller Stand

Die Themen "Entkriminalisierung" sowie "Justiz- und Kostenentlastung" sind immer noch aktuell, ohne dass die Herabstufung des Straftatbestands nach § 265a StGB zur Ordnungswidrigkeit bundespolitisch zwischenzeitlich umgesetzt wurde.

Während einzelne Kommunen wie Köln, Leipzig oder Dresden darauf hingewirkt haben, dass die von ihnen beauftragten Unternehmen auf eine Strafanzeige verzichten, bei Beibehaltung der privatrechtlichen Forderung, halten andere Städte wie z.B. Berlin, München oder Hamburg an der Praxis einer Anzeige nach § 265a StGB fest. Die Beibehaltung des Status Quo mit Strafanzeigen wird immer noch von vielen Verkehrsbetrieben, u.a. der ASEAG, als sinnvoll und sachlich wünschenswert gesehen. Diese Auffassung wird auch vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sowie dem Deutschen Städtetag (vgl. Anlage 3) vertreten. Auch die anderen kommunalen Spitzenverbände wie der deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB) und der Deutsche Landkreistag lehnen eine vollständige Abschaffung des Straftatbestands ab. Die ASEAG lehnt den Verzicht auf Strafanzeigen für sog. „Schwarzfahrer*innen“ aus den schon 2024 genannten Gründen auch weiterhin ab. Dies teilt sie mit den Vertretern aller Verkehrsunternehmen im AVV-Gebiet, was zuletzt im September 2024 abgefragt wurde. Lediglich im Rahmen der kostenlosen privatrechtlichen Forderungseintreibung durch ein Inkasso-Unternehmen ist die ASEAG gerade auf der Suche nach einem neuen Dienstleister.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Position der ASEAG bei der Erschleichung von Beförderungsleistungen durch Stellung einer Strafanzeige zu reagieren im Einklang mit der sachlichen Bewertung durch ihren Verband und die kommunalen Spitzenverbände steht. Auch Verkehrsverbünde wie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr haben noch in 2024 gegen eine Herabstufung zur Ordnungswidrigkeit – und damit Beibehaltung der Strafanzeige - argumentiert. Der Verzicht auf die Stellung einer Strafanzeige gem. § 265a StGB bedürfte im Übrigen einer Abstimmung mit dem Vorstand der ASEAG.

Anlage/n:

- 1 - Tagesordnungsantrag der Fraktion DIE ZUKUNFT vom 27.06.2025 (Anlage 1) (öffentlich)
- 2 - RA_409_18_ZUKUNFT_Haftvermeidung bei SchwarzfahrerInnen im Stadtgebiet (Anlage 2) (öffentlich)
- 3 - Beschluss des Präsidiums des Deutschen Städtetages zur Abschaffung des Straftatbestandes (Anlage 3) (öffentlich)

Fraktion DIE Zukunft · Johannes-Paul.II-Str. 1 - 52058 Aachen

Monika Annette Wenzel
c/o Geschäftsführung Silke Retterath
Fachbereich Stadtentwicklung und
Verkehrsanlagen
Lagerhausstraße 20
52058 Aachen



Fraktion DIE Zukunft im Rat
der Stadt Aachen
Johannes-Paul.II-Str. 1
52058 Aachen

Aachen, 27.06.2025

Antrag zur Tagesordnung des Mobilitätsausschusses

Sehr geehrte Frau Wenzel,

die Fraktion DIE Zukunft beantragt für die Sitzung des Mobilitätsausschusses am 04.09.2025 den Tagesordnungspunkt **Sachstandsbericht Ratsantrag: Haftvermeidung bei Schwarzfahrer*innen im Stadtgebiet der Stadt Aachen Nr. 409/18** vom 09.01.2024 aufzunehmen. Wir bitten um einen aktuellen Bericht zu dem Antrag.

Mit freundlichen Grüßen

Noah Wagner

Noah Wagner
Ratsherr Fraktion DIE Zukunft

Fraktion DIE Zukunft · Johannes-Paul-II-Str. 1 - 52058 Aachen

An die
Oberbürgermeisterin der Stadt Aachen
Sibylle Keupen
Rathaus
Markt
52062 Aachen

Eingang bei FB01

09. Jan. 2024

Nr. 409/18

DIE Zukunft

Volt



Fraktion DIE Zukunft im Rat
der Stadt Aachen
Johannes-Paul-II-Str. 1
52058 Aachen

Aachen, 09.01.2024

Ratsantrag: Haftvermeidung bei Schwarzfahrer*innen im Stadtgebiet der Stadt Aachen

Sehr geehrte Frau Keupen,

Fahren ohne gültigen Fahrschein gilt als Armutsdelikt. Grundsätzlich haben zwar alle Verurteilten die Möglichkeit, die Geldstrafe abzarbeiten, wenn sie sie nicht bezahlen können. Dafür haben die Bundesländer sogenannte "Haftvermeidungsprogramme" geschaffen, die dabei helfen sollen, dass Menschen nicht wegen Bagatelldelikten ins Gefängnis müssen.

Doch oftmals, so führt der Kriminologische Dienst aus Nordrhein-Westfalen in einer Analyse aus, seien gerade die Menschen, die aufgrund von Fahren ohne Fahrschein verurteilt würden, bei Haftantritt schlicht "verarmt, krank, sozial ausgeschlossen und im strafrechtlichen Sinn nicht gefährlich" - viele von ihnen also nicht ohne weiteres zum Arbeiten in der Lage. Zudem fehlen mancherorts schlicht die Plätze, damit Verurteilte ihre Strafe abarbeiten können.

Schon zu Beginn der Legislaturperiode kündigte die Ampel-Koalition die Überarbeitung des umstrittenen Paragraphen an. Aus dem Bundesjustizministerium heißt es, der Paragraph 265 werde derzeit geprüft. Zur Debatte steht etwa, ob das Fahren ohne gültigen Fahrschein zu einer Ordnungswidrigkeit herab gestuft werden kann. Dann wären Menschen zum Beispiel nicht mehr vorbestraft, zudem würden Strafzahlungen wesentlich geringer ausfallen. Allerdings: Wer im Fall einer Ordnungswidrigkeit sein Bußgeld nicht zahlt, muss ebenfalls in Haft - und ersetzt in diesem Fall sein Bußgeld nicht dadurch. [Q1]

Aber: Niemand sollte mehr ins Gefängnis, weil er die Geldstrafe nach einem Bagatelldelikt nicht zahlen kann.

Beschlussvorschlag: Die ASEAG soll zukünftig auf eine Strafanzeige/Strafantrag bei Schwarzfahrern verzichten. Das "erhöhte Beförderungsentgelt" soll beim Schwarzfahren weiterhin fällig werden, das anfallende Bußgeld soll mit zivilrechtlichen Mitteln eingetrieben werden.

Begründung:

Dieser Antrag hat mehrere Ziele:

- a) Die ASEAG soll auf eine Strafanzeige/Stragantrag verzichten
- b) Gerichte sollen entlastet werden
- c) Die gesellschaftlichen Kosten sollen reduziert werden

Der Schaden für die Gesellschaft ist durch die Kosten der Ersatzhaft schon bei einem Hafttag (derzeit ca. 150 € Kosten je Tag) mehr als doppelt so hoch wie das derzeitige "erhöhte Beförderungsentgeld" von 60 €.

In Städten wie z.B. Köln, Düsseldorf und Wiesbaden wird auf einen Strafantrag bei der "Beförderungerschleichung" bereits verzichtet. Im Vor-Corona-Jahr 2019 waren allein in Wiesbaden mehr als 1.500 "Beförderungerschleichungen" registriert und bearbeitet worden.[Q2]

[Q1]: <https://www.tagesschau.de/investigativ/ndr/armutsdelikte-geldstrafen-haft-101.html>

[Q2.1] <https://www.faz.net/aktuell/rhein-main/schwarzfahren-in-wiesbaden-keine-haftstrafen-mehr-19295285.html>

[Q2.2] <https://www.express.de/koeln/koeln-neue-schwarzfahr-regelung-bei-der-kvb-3-698605>

Mit freundlichen Grüßen



Christoph Allemand,
Ratsherr Fraktion DIE Zukunft/UWG-Aachen

Abschaffung des Straftatbestands beim Fahren ohne gültiges ÖPNV-Ticket

**Beschluss des Präsidiums des Deutschen Städtetages
(449. Sitzung am 16. November 2023 als Videokonferenz)**

1. Der Tatbestand der Beförderungerschleichung sollte nach Auffassung des Präsidiums beibehalten werden. Wichtig sind Anreize für ein normgerechtes Verhalten durch angemessene Preise und Sozialtickets im ÖPNV.
2. Das Präsidium weist darauf hin, dass bei einer eventuellen Herabstufung des Schwarzfahrens zu einer Ordnungswidrigkeit weiterhin die Justizbehörden für die Verfolgung zuständig sein müssen. Eine Entlastung der Justiz zu Lasten der Kommunen wird klar abgelehnt.

26.10.2023/gru

Vorbericht

für die 449. Sitzung
des Präsidiums
am 16. November 2023
als Videokonferenz

Kontakt

Thomas Kiel d'Aragon
thomas.kiel@staedtetag.de
Hausvogteiplatz 1
10117 Berlin
Telefon 030 37711-520
Telefax 030 37711-509

Aktenzeichen
66.30.12 D

TOP 8: Abschaffung des Straftatbestands beim Fahren ohne gültiges ÖPNV-Ticket

Berichterstatter: Beigeordneter Hilmar von Lojewski

I. Beschlussvorschlag:

1. Der Tatbestand der Beförderungerschleichung sollte nach Auffassung des Präsidiums beibehalten werden. Wichtig sind Anreize für ein normgerechtes Verhalten durch angemessene Preise und Sozialtickets im ÖPNV.
2. Das Präsidium weist darauf hin, dass bei einer eventuellen Herabstufung des Schwarzfahrens zu einer Ordnungswidrigkeit weiterhin die Justizbehörden für die Verfolgung zuständig sein müssen. Eine Entlastung der Justiz zu Lasten der Kommunen wird klar abgelehnt.

II. Begründung:

Die vorsätzliche Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ohne einen gültigen Fahrschein (Schwarzfahren) wird bislang nach § 265a Abs. 1 Alt. 3 StGB als „Erschleichen von Leistungen“ bestraft. Das Erschleichen geringwertiger Leistungen (bis ca. 50 Euro) wird in der Regel nur auf Antrag verfolgt. Die Anzeigepraxis ist unterschiedlich. Viele Verkehrsunternehmen erstatten erst Strafanzeige bei mehrmaligem Fahren ohne Fahrschein innerhalb eines kurzen Zeitraums und mangelnder Begleichung des „erhöhten Beförderungsentgelts“. Die Stadt Düsseldorf hat einen Stadtratsbeschluss gefasst, wonach das Verkehrsunternehmen keinen für die Verfolgung erforderlichen Strafantrag stellen soll. Weitere Städte prüfen dies.

Die Ampelkoalition will das Strafrecht in der laufenden Legislaturperiode systematisch überprüfen. Dabei sollen auch Delikte wie Schwarzfahren in den Blick genommen werden. Im Ergebnis könnte der Straftatbestand des § 265a StGB „Erschleichung von Leistungen“ bezüglich der „Beförderung durch ein Verkehrsmittel“ entfallen bzw. durch einen Ordnungswidrigkeitstatbestand ersetzt werden. Es handelt sich um einen von vier Tatbeständen des „Erschleichens von Leistungen“ des § 265a StGB, die bei Massenleistungen dem Vermögensschutz von Anbietern/Veranstaltern dienen sollen, denen eine Kontrolle aufgrund des massenhaften Kundenaufkommens nicht oder nur stichprobenartig möglich ist. Die Regelung schließt eine ansonsten bestehende Strafbarkeitslücke bei der vorsätzlichen Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ohne gültigen Fahrausweis.

Einen Vorschlag für eine ersatzlose Streichung hat die Partei „Die Linke“ vorgelegt ([BT-Drs. 20/2081](#)). Im Rechtsausschuss des Bundestages wurde die Vorlage in einer [Öffentlichen Anhörung](#) von Sachverständigen kontrovers diskutiert. Ein Gesetzentwurf oder Eckpunkte der Koalition liegen noch nicht vor. Eine Entscheidung darüber soll im kommenden Jahr fallen. Wohl aber gibt es zum Thema eine lebhaft (fach)öffentliche Diskussion.

Mit der Frage hat sich in den Fachgremien des Deutschen Städtetages bisher der AK Rechtsfragen des Verkehrs befasst, der die Unterstützung der VDV-Position (Anlage) empfiehlt.

Aus Sicht der Hauptgeschäftsstelle sind im Falle einer Streichung des Straftatbestands mehrere Fragen beachtlich:

- Strafbarkeiten wegen Betrugs oder Urkundenfälschung bleiben von einer Streichung unberührt und müssen weiterverfolgt werden.
- Bei einer Herabstufung zu einer Ordnungswidrigkeit gilt das strafrechtliche Konzept der Gesamtstrafe nicht. Jede Ordnungswidrigkeit muss einzeln geahndet werden. Es würde also für den Täter im Ergebnis ggf. teurer. Hinzu kommt, dass bei Nichtzahlung der Geldbuße Erzwingungshaft angeordnet werden kann. Im Gegensatz zur Ersatzfreiheitsstrafe bei Straftatbeständen führt die Erzwingungshaft aber nicht zum Erlöschen der Geldbuße. Der Täter bleibt weiter zur Zahlung verpflichtet. Auch hier verschlechtert sich damit die Position des Betroffenen.
- Im Falle einer ersatzlosen Streichung des Straftatbestands, also ohne Herabstufung zu einer Ordnungswidrigkeit, bleibt nur der zivilrechtliche Weg, die ermittelte Person zur Zahlung des „erhöhten Beförderungsentgelts“ in Anspruch zu nehmen. Damit würde der

vorsätzliche Schwarzfahrer entlastet, und demjenigen gleichgestellt, der nur vergessen hat, ein Ticket zu entwerfen.

Im Falle einer Herunterstufung zu einer Ordnungswidrigkeit ergeben sich weitere wichtige Fragestellungen:

- Wo wird der Tatbestand geregelt und wer soll für Ermittlung/Vollzug zuständig sein? Zwar wird die Entkriminalisierung des Schwarzfahrens gerne mit der Entlastung der Justiz begründet, eine solche Argumentation springt jedoch aus zwei Gründen zu kurz: Zum einen muss ein nach Unrechtsgehalt und Sozialschädlichkeit strafwürdiges Verhalten auch strafbar sein, unabhängig vom Aufwand für die Justiz. Hier müssten allenfalls die Kapazitäten aufgestockt werden. Zum anderen würde die Entlastung der Justiz mit einer entsprechenden Belastung der Ordnungsverwaltung einhergehen, so dass in der Summe nichts gewonnen wäre.

Auch bei einer Ordnungswidrigkeit müssen daher weiter die Staatsanwaltschaften für die Verfolgung zuständig sein. Dies ist auch aus praktischen Erwägungen sinnvoll, da eine Anknüpfung an eine örtliche Zuständigkeit einer Gemeinde kaum sinnvoll erscheint. Wie sollten solche Kontrollen in Eisenbahnen, S-Bahnen usw. erfolgen?

Zu den weiteren Argumenten für eine Beibehaltung des Straftatbestands wird auf die erwähnte Position des VDV verwiesen. Die Frage der strafrechtlichen Verfolgung als solche, die Angemessenheit der Strafe und weitere Detailfragen unterliegen stark der politischen Meinungsbildung. Deutschlandweit verbüßten im Jahr 2018 laut eines Zeitungsberichts etwa 7.000 von 230.000 angezeigten Schwarzfahrern eine Ersatzfreiheitsstrafe. Andere Quellen berichten von 130.000 Anzeigen und 2000 Ersatzfreiheitsstrafen. Die polizeiliche Kriminalstatistik verzeichnete im Jahr 2022 131.719 Fälle von "Beförderungerschleichung". Die zur Anzeige gebrachten Sachverhalte sind bereits ausermittelt und können als Massenverfahren mit der regelmäßigen Anordnung einer Geldstrafe abgeschlossen werden. Die Einnahmen kommen der Staatskasse zugute.

Der Beschluss soll zur Versachlichung beitragen und frühzeitig wichtige Eckpunkte aus Sicht der Städte und ihrer Verkehrsunternehmen benennen.

Anlage

Argumentationspapier zum Thema

Strafbarkeit des Erschleichens von Leistungen (§ 265a StGB)



Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000
info@vdv.de · www.vdv.de

August 2023

Ansprechpartner

Dr. Thomas Hilpert-Janßen
T 0221 57979-158
F 0221 57979-8158
hilpert-janssen@vdv.de

Bildquelle

Titel freepik.com/jcomp / VRR www.saschakreklau.de | Montage VDV

Inhalt

Impressum	2
Kurzfassung	6
I. Gegenstand der Diskussion	8
II. Welche Positionen sind in der Diskussion?	9
III. Anlass der Diskussion	10
IV. Wägung der Argumente gegen § 265a StGB	11
1. Teure Gefängnisaufenthalte.....	11
2. Viele Ersatzfreiheitsstrafen	12
3. Arbeitsentlastung und Kosteneinsparung bei Polizei und Staatsanwaltschaft	13
4. Delikt gegen Arme	13
5. Delikt zur sozialen Selektion.....	14
6. Vergleich mit anderen Delikten.....	14
7. Fehlender Schaden für Personen oder Sachen	15
8. Bewährungswiderruf wegen Leistungerschleichung	16
9. Fehlen unlauterer Motive für Fahren ohne gültigen Fahrausweis.....	16
10. Verfassungsrecht.....	16
11. Verstoß gegen das Ultima-ratio-Prinzip	17
12. Überwinden von Schutzvorrichtungen als Strafvoraussetzung	18
13. Eigenverschulden der Verkehrsunternehmen	19
14. Modifikation des § 265a StGB	19
15. Verkehrsunternehmen entscheiden, wer verfolgt wird	20

Anlage 3

V. Argumente für die Beibehaltung des § 265a StGB	21
1. Negative Signalwirkung	21
2. Adäquaterer Umgang mit Wiederholungstätern	21
3. Recht zur vorläufigen Festnahme.....	21
4. Kostenbelastung durch Gebühren für die Personenfeststellung	22
5. Möglichkeit eines Adhäsionsverfahrens nach §§ 403 ff. StPO	22
VI. Mögliche Perspektiven.....	23

Kurzfassung

Im Kontext der laufenden Diskussion zur Zukunft des § 265a StGB engagiert sich der VDV gegen eine sogenannte Entkriminalisierung der Strafbarkeit des Erschleichens von Leistungen. Dafür sprechen aus Sicht des VDV insbesondere folgende Argumente:

- Die negative Signalwirkung einer Abschaffung der Strafbarkeit wäre rechtspolitisch nicht wünschenswert – zumal ein Wertungswiderspruch zu anderen Vermögensdelikten wie etwa Betrug und Diebstahl auftreten würde.
- Nur das Strafrecht und nicht das Ordnungswidrigkeitenrecht haben das nötige Spektrum, um ausdifferenzierte Sanktionen zu verhängen.
- Die Strafbarkeit bleibt wichtig, um den Fahrausweisprüfern mit dem Festnahmerecht die notwendige Handhabe für die Personalienfeststellung zu geben.
- § 265a StGB hilft auch, Personen zu fassen, die ein erhöhtes Beförderungsentgelt bar zahlen können und sich damit dem Festhalterrecht nach § 229 BGB entziehen.
- Instrumente, wie z. B. das Adhäsionsverfahren, sind nur im Strafrecht, nicht aber bei Ordnungswidrigkeiten möglich.
- Ersatzfreiheitsstrafen auf Grund von § 265a StGB müssen wegen Art. 293 EGStGB nicht sein.
- Die Kosten für Gefängnisaufenthalte reduzieren sich auch nicht durch ein Downgrading zur Ordnungswidrigkeit, da in diesem Fall die Erzwingungshaft droht.
- Angezeigte Fahrten ohne gültigen Fahrausweis sind aufgeklärte Fälle, weshalb sie der Polizei und Staatsanwaltschaft kaum Arbeit machen.
- Für die Sozialleistungsempfänger sind Beträge für öffentliche Verkehrsmittel vorgesehen, so dass auch diese Menschen mobil sein können. Im Übrigen ist Sozialpolitik keine Aufgabe des Strafrechts.
- Ein Vergleich mit dem Falschparken ist schon wegen den unterschiedlichen Zielrichtungen und geschützten Rechtsgütern unzutreffend.
- Würde man das Fehlen eines Schadens für eine Person oder Sache als Kriterium für eine Strafbarkeit zu Grunde legen, müssten sehr viele Straftaten im StGB abgeschafft werden.
- Rechtsgrund für Gefängnisaufenthalte nach einem Bewährungswiderruf wegen einer Leistungerschleichung ist nicht die Fahrt ohne gültigen Fahrausweis, sondern die vorangegangene Straftat.
- Soweit jemand nur den Kauf eines Fahrscheins vergessen hat oder sich in dem Tarif irrte, liegt bereits mangels subjektiven Tatbestands keine Straftat vor.

Anlage 3

- Das Bundesverfassungsgericht hat in seiner Entscheidung zu § 265a StGB keine verfassungsrechtlichen Bedenken geäußert.
- Die derzeitige Auslegung und Anwendung der Leistungerschleichung entspricht dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz und dem Ultima-Ratio-Prinzip.
- Die Überwindung einer Zutrittsbarriere kann sinnvoller Weise nicht Strafgrund sein, sondern höchstens strafverschärfend wirken.
- Zugangsbarrieren verhindern keine Fahrten ohne gültigen Fahrausweis, haben große Nachteile für mobilitätseingeschränkte Personen und lassen sich nur in geschlossenen U- und S-Bahnsystemen verwirklichen; nicht jedoch bei Bussen und Straßenbahnen.
- Würde man erst eine wiederholte Begehung für eine Strafbarkeit nach § 265a StGB ausreichen lassen, müsste eine zentrale Erfassung aller festgestellten Fahrten ohne gültigen Fahrausweis eingeführt werden.
- § 265a StGB ist nur ein relatives Antragsdelikt, weshalb die Frage einer Strafverfolgung nicht allein in der Hand der Verkehrsunternehmen liegt.

I. Gegenstand der Diskussion

Gegenstand der Diskussion ist eine Änderung der Strafbarkeit des Fahrens ohne gültigen Fahrausweis. Diese Tat wird in § 265a Strafgesetzbuch (StGB) sanktioniert.

§ 265a StGB enthält neben dem Fahren ohne gültigen Fahrausweis allerdings noch weitere Verhaltensweisen, die jedoch nicht Gegenstand dieser Ausarbeitung sind.

In seinem dritten Absatz bezieht sich § 265a StGB auf zwei weitere Paragraphen. Durch diese Bezugnahmen wird die Tat entweder nur auf Antrag oder nur bei dem Vorliegen eines besonderen öffentlichen Interesses verfolgt.

Die drei erwähnten Paragraphen haben folgenden Wortlaut:

§ 265a Strafgesetzbuch (StGB) „Erschleichen von Leistungen“

(1) Wer die Leistung eines Automaten oder eines öffentlichen Zwecken dienenden Telekommunikationsnetzes, die Beförderung durch ein Verkehrsmittel oder den Zutritt zu einer Veranstaltung oder einer Einrichtung in der Absicht erschleicht, das Entgelt nicht zu entrichten, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft, wenn die Tat nicht in anderen Vorschriften mit schwererer Strafe bedroht ist.

(2) Der Versuch ist strafbar.

(3) Die §§ 247 und 248a gelten entsprechend.

§ 247 Haus- und Familiendiebstahl

Ist durch einen Diebstahl oder eine Unterschlagung ein Angehöriger, der Vormund oder der Betreuer verletzt oder lebt der Verletzte mit dem Täter in häuslicher Gemeinschaft, so wird die Tat nur auf Antrag verfolgt.

§ 248a Diebstahl und Unterschlagung geringwertiger Sachen

Der Diebstahl und die Unterschlagung geringwertiger Sachen werden in den Fällen der §§ 242 und 246 nur auf Antrag verfolgt, es sei denn, dass die Strafverfolgungsbehörde wegen des besonderen öffentlichen Interesses an der Strafverfolgung ein Einschreiten von Amts wegen für geboten hält.

II. Welche Positionen sind in der Diskussion?

Die Diskussion zum Thema Änderung des § 265a StGB geht in zwei Richtungen.

Eine politische Strömung¹ möchte die Beförderung durch ein Verkehrsmittel ohne gültigen Fahrausweis generell nicht mehr sanktionieren. Nach deren Auffassung sollen Beförderungen durch öffentliche Verkehrsmittel sowieso kostenfrei erfolgen. Ansonsten solle das Verkehrsunternehmen selbst für die Einhaltung der Fahrausweispflicht sorgen.

Eine andere Auffassung² geht dahin, die Strafbarkeit zu einer Ordnungswidrigkeit „herabzustufen“. Diese Meinung sieht zwar weiterhin auch eine Notwendigkeit, das bewusste Fahren ohne gültigen Fahrausweis staatlicherseits zu sanktionieren, sieht jedoch im Recht der Ordnungswidrigkeiten ein ausreichendes Instrumentarium.

Gegen beide Positionen wird geltend gemacht, die Regelung des § 265a StGB sei weiterhin notwendig, weil sie die Strafbarkeitslücke zwischen Betrug und Diebstahl bei der vorsätzlichen Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ohne gültigen Fahrausweis schließt.

Nachfolgend werden die Argumente gewogen und bewertet.

¹ Vgl. die Anträge der Fraktion Die Linke „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs – Straffreiheit für Fahren ohne Fahrschein“ vom 1. Juni 2022, Bundestag-Drucksache 20/2081 sowie „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs – Straffreiheit für Fahren ohne Fahrschein“ vom 8. März 2018, Bundestag-Drucksache 19/1115.

² Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs (StGB) und des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) – Schwarzfahren als Ordnungswidrigkeit“ vom 17. April 2018, Bundestags-Drucksache 19/1690.

III. Anlass der Diskussion

Die Diskussion um die Strafbarkeit des Erschleichens von Leistungen ist nicht neu. Bereits in früheren Legislaturperioden wurde das Thema von Bündnis 90/Die Grünen³, Der Linken⁴ und den Piraten⁵ thematisiert. In der letzten Legislaturperiode brachten Grüne und Linke erneut entsprechende Anträge⁶ im Deutschen Bundestag ein, die jedoch von der damaligen Koalition abgelehnt wurden.⁷

Aktueller Anlass, sich nochmals des Themas anzunehmen, ist die nachfolgende Formulierung im Koalitionsvertrag der Ampel-Koalition⁸:

„Wir überprüfen das Strafrecht systematisch auf Handhabbarkeit, Berechtigung und Wertungswidersprüche und legen einen Fokus auf historisch überholte Straftatbestände, die Modernisierung des Strafrechts und die schnelle Entlastung der Justiz. Das Sanktionensystem einschließlich Ersatzfreiheitsstrafen, Maßregelvollzug und Bewährungsauflagen überarbeiten wir mit dem Ziel von Prävention und Resozialisierung.“

Diese Formulierung zeigt, dass die Ampelkoalitionäre zwar noch keine abschließende Entscheidung getroffen haben, aber das Thema Abschaffung der Strafbarkeit oder Herabstufung der Leistungsererschleichung zu einer Ordnungswidrigkeit prüfen werden.

Ein zweiter aktueller Anlass ist, dass im Juni 2022 die Fraktion „Die Linke“ im Deutschen Bundestag einen Gesetzentwurf zur „Straffreiheit für Fahren ohne Fahrschein“ eingebracht hat.⁹

³ Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen „Entkriminalisierung des Ladendiebstahls, Schwarzfahrens und der Fahrerflucht bei Sachbeschädigung“ vom 18. Juli 1995, Bundestags-Drucksache 13/2005.

⁴ Antrag der Fraktion Die Linke „Entkriminalisierung des Fahrens ohne Fahrschein – Polizei und Justiz entlasten“ vom 27. Januar 2016, Bundestags-Drucksache 18/7374.

⁵ Antrag im Abgeordnetenhaus Berlin der Fraktion Piraten, „Bundesratsinitiative zur ersatzlosen Streichung des § 265a Abs. 1 Alt. 3 Strafgesetzbuch (StGB)“ vom 21. August 2012.

⁶ Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuches (StGB) und des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) – Schwarzfahren als Ordnungswidrigkeit“ vom 17. April 2018, Bundestags-Drucksache 19/1690 und Antrag der Fraktion Die Linke „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs – Straffreiheit für Fahren ohne Fahrschein“ vom 8. März 2018, Bundestags-Drucksache 19/1115.

⁷ Deutscher Bundestag, Plenarprotokoll 19/235, Stenografischer Bericht, 235. Sitzung am 23. Juni 2021.

⁸ Koalitionsvertrag 2021 – 2025 zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN und den Freien Demokraten (FDP), Seite 106.

⁹ Antrag der Fraktion Die Linke „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs – Straffreiheit für Fahren ohne Fahrschein“ vom 1. Juni 2022, Bundestag-Drucksache 20/2081.

IV. Wägung der Argumente gegen § 265a StGB

Die Gegner der derzeitigen Regelung in § 265a StGB wünschen entweder eine ersatzlose Streichung oder eine Änderung zu einer Ordnungswidrigkeit.

Die Befürworter einer gänzlichen Abschaffung des § 265a StGB meinen, dass das Fahren ohne gültigen Fahrausweis nicht sanktionswürdig sei. Die Befürworter einer Ordnungswidrigkeit halten den Unrechtsgehalt für nicht so gravierend, um die Tat als Straftat zu verfolgen.

Sowohl die Befürworter der Abschaffung als auch die einer Ordnungswidrigkeit berufen sich auf unterschiedliche, historische, verfassungsrechtliche, systematische, soziale und finanzielle Gründe.

Nachfolgend sollen die Argumente dargestellt und geprüft werden.

1. Teure Gefängnisaufenthalte

→ Die Täter können oft Geldstrafen nicht bezahlen; dadurch müssen sie Ersatzfreiheitsstrafen verbüßen. Durch eine Änderung in eine Ordnungswidrigkeit ließen sich viele teure Gefängnisaufenthalte vermeiden.

Zunächst sollte man sich grundsätzlich vergegenwärtigen, ob Kriterium für eine strafrechtliche Sanktionierung, die Kosten eines Gefängnisaufenthaltes sein sollen. Sicher nicht ohne Grund wurde das Kostenargument bislang bei anderen Straftaten nicht ins Feld geführt. Es wäre wohl in vielen Fällen auch verstörend.

Von dieser grundsätzlichen Frage jedoch abgesehen, ist auch zu prüfen, ob das Argument trägt. Denn ein Fahrgast ohne gültigen Fahrausweis, der eine Geldstrafe nicht bezahlen kann, kann auch die Geldbuße für eine Ordnungswidrigkeit nicht bezahlen. Die Rechtsfolge einer nicht bezahlten Geldbuße wegen einer Ordnungswidrigkeit ist jedoch ebenfalls der Gefängnisaufenthalt.

Der Unterschied in der Rechtsfolge zwischen dem Nichtbezahlen der Geldstrafe und dem Nichtbezahlen der Geldbuße besteht zunächst einmal darin, dass sich die Begrifflichkeit ändert. Während die Rechtsfolge bei einer Straftat „Ersatzfreiheitsstrafe“ heißt, ist der entsprechende Begriff bei einer Ordnungswidrigkeit die „Erzwingungshaft“. Die gesetzliche Regelung hierzu findet sich in §§ 96 ff. OWiG.

Ein inhaltlicher Unterschied zwischen der „Ersatzfreiheitsstrafe“ bei einer Straftat und der „Erzwingungshaft“ bei einer Ordnungswidrigkeit ist der, dass durch die Ersatzfreiheitsstrafe die Strafe getilgt wird, während die Erzwingungshaft die Höhe der Geldbuße unberührt lässt. Für den Täter, der wegen einer nicht gezahlten Strafe im Gefängnis sitzt, ist daher die Ersatzfreiheitsstrafe unter diesem Gesichtspunkt sogar vorteilhafter, weil er nach deren Verbüßung insoweit „schuldenfrei“ aus dem Gefängnis kommt. Bei einer Geldbuße wegen einer Ordnungswidrigkeit hat sich an seinem „Schuldenstatus“ nach der Erzwingungshaft hingegen nichts geändert.

2. Viele Ersatzfreiheitsstrafen

→ Da viele Täter die Geldstrafen nicht zahlen, müssen sie in den Gefängnissen Ersatzfreiheitsstrafen verbüßen.

Richtig ist, dass nicht wenige Täter in den Gefängnissen wegen der Verbüßung von Ersatzfreiheitsstrafen einsitzen. Die Frage ist jedoch, woran dies liegt und ob es nicht bessere Alternativen gibt.

Der Gesetzgeber hat hierzu in Art. 293 EGStGB eine Möglichkeit geboten, von denen einige, aber nicht alle Bundesländer Gebrauch gemacht haben. Die Regelung hat folgenden Wortlaut:

Art 293 Abs. 1 Sätze 1 und 2 EGStGB

Abwendung der Vollstreckung der Ersatzfreiheitsstrafe und Erbringung von Arbeitsleistungen

Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung Regelungen zu treffen, wonach die Vollstreckungsbehörde dem Verurteilten gestatten kann, die Vollstreckung einer Ersatzfreiheitsstrafe nach § 43 des Strafgesetzbuches durch freie Arbeit abzuwenden. Soweit der Verurteilte die freie Arbeit geleistet hat, ist die Ersatzfreiheitsstrafe erledigt.

- So hat z. B. das Land Niedersachsen auf Grund dieser Regelung ein Programm mit dem Namen „Schwitzen statt Sitzen“ aufgelegt, bei dem es den Menschen, die eine Geldstrafe nicht zahlen können, ermöglicht wird, durch gemeinnützige Arbeiten eine Haftstrafe abzuwenden. Hierdurch konnten nach Angaben des Justizministeriums in Niedersachsen 2016 in rund 1.300 Fällen Gefängnisstrafen vermieden werden. Seit seiner Einführung im Jahre 2008 habe das Programm dem Land zudem mehr als 57 Millionen Euro erspart.¹⁰
- Keine Alternative ist es jedenfalls, die Straftat der Leistungerschleichung in eine Ordnungswidrigkeit umzuwandeln. Denn auch Ordnungswidrigkeiten haben Strafen zur Folge, die – wenn sie nicht bezahlt werden – zwar nicht mit einer Ersatzfreiheitsstrafe belegt werden, dafür jedoch mit einer Erzwingungshaft.
- Soweit geltend gemacht wird, dass es eine Klientel gebe, die sich weder über Strafandrohungen erreichen lasse noch in der Lage sei an vergleichbaren Programmen wie dem „Schwitzen statt Sitzen“ teilzunehmen, weil die Personen entweder psychische oder physische Einschränkungen haben, ist dies jedenfalls kein spezifisches Thema einer Strafbarkeit der Leistungerschleichung. Für diesen Personenkreis ist es Aufgabe des Staates andere, adäquate (Hilfs-) Angebote zu schaffen – gleich welche Straftat im Hintergrund steht.
- Abschließend noch folgender Hinweis: Im August 2023 wurde mit dem „Gesetz zur Überarbeitung des Sanktionenrechts“¹¹ § 43 Strafgesetzbuch (StGB) dergestalt geändert, dass an die Stelle einer uneinbringlichen Geldstrafe nunmehr ein Tag Ersatzfreiheitsstrafe nicht

¹⁰ Barbara Havliza, Justizministerin des Landes Niedersachsen im Weser-Kurier vom 5. Mai 2018, Seite 16.

¹¹ „Gesetz zur Überarbeitung des Sanktionenrechts – Ersatzfreiheitsstrafe, Strafzumessung, Auflagen und Weisungen sowie Unterbringung in einer Entziehungsanstalt“ Bundesgesetzblatt, Jahrgang 2023, Teil I, Nr. 203, ausgegeben zu Bonn am 2. August 2023 in der Fassung des Gesetzes zur „Änderung des Verkehrsstatistikgesetzes und des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes sowie des Gesetzes zur Überarbeitung des Sanktionenrechts – Ersatzfreiheitsstrafe, Strafzumessung, Auflagen und Weisungen sowie Unterbringung in einer Entziehungsanstalt“, Bundesgesetzblatt, Jahrgang 2023, Teil I, Nr. 218, ausgegeben zu Bonn am 18. August 2023.

mehr einem, sondern zwei Tagessätzen entspricht. Hierdurch wird sich die bisherige Zahl der in den Gefängnissen befindlichen Personen, die eine Ersatzfreiheitsstrafe absitzen, halbieren.

3. Arbeitsentlastung und Kosteneinsparung bei Polizei und Staatsanwaltschaft

→ Ein Downgrade des § 265a StGB zu einer Ordnungswidrigkeit spart Ressourcen und damit letztlich auch Geld bei der Polizei und der Staatsanwaltschaft.

Fahrten ohne gültigen Fahrausweis sind fast ausnahmslos aufgeklärte Taten (bekannte Täter, vorhandene Beweise). Durch sie entsteht nahezu kein Ermittlungsaufwand. Entsprechend ist der Arbeitsaufwand im Vergleich zu anderen Taten um ein Vielfaches geringer. Dies führt sogar dazu, dass aus Kreisen von Polizei und Staatsanwaltschaft die Fälle bei den Verkehrsunternehmen angefragt werden, weil sie ohne großen Aufwand die Erledigungsstatistik erheblich verbessern.

Aus polizeilicher Sicht kommt noch ein anderer Gesichtspunkt dazu: Bei den teilweise mit Polizeibegleitung durchgeführten Prüfungen und Feststellungen (Schwerpunktkontrollen) findet sich ein nicht unerheblicher „Beifang“. Hierdurch können nicht selten gesuchte Straftäter gefasst werden. Diese Erfolge sind aber nur dadurch möglich, weil durch den fehlenden gültigen Fahrausweis ein Überprüfungsgrund vorliegt.

Der Aufwand bei der Polizei lässt sich in diesen Fällen folglich nicht nur mit § 265a StGB begründen, sondern muss auch in andere Straftaten gesehen werden, die ohne die Kontrolle wegen des fehlenden gültigen Fahrausweises nicht zu Tage getreten wären.

Aber selbst wenn ein Downgrading zu einer Ordnungswidrigkeit Ressourcen bei den Landesbehörden Polizei und Staatsanwaltschaft einsparen würde, hätte dies keine Entlastung des Staates, sondern nur der Landesbehörden zur Folge, da die Kommunen zusätzlich belastet würden. Denn die kommunalen Ordnungsämter sind bei einer Verfolgung als Ordnungswidrigkeit für die Aufgabenerledigung zuständig.

4. Delikt gegen Arme

→ Wer Sozialleistungen (Bürgergeld) bekommt, hat einfach keine finanzielle Möglichkeit, sich einen Fahrausweis zu beschaffen.

Dieser Satz ist per se falsch. Denn bei der Berechnung der Höhe der bisherigen Sozialhilfe und des ALG II bzw. dem jetzigen Bürgergeld sind Mittel für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel vorgesehen.¹² So lag schon 2021 der entsprechende Betrag in § 5 RBEG für den Regelbedarf bei Alleinstehenden bei 39,01 Euro¹³ pro Monat.

¹² § 28 Sozialgesetzbuch XII (SGB XII) i. V. m. dem Gesetz zur Ermittlung der Regelbedarfe nach § 28 SGB XII (RBEG) bzw. § 20 SGB II (Regelbedarf zur Sicherung des Lebensunterhalts) i. V. m. § 28 SGB XII und dem RBEG.

¹³ Abteilung 7 (Verkehr) in § 5 Gesetz zur Ermittlung der Regelbedarfe nach § 28 des Zwölften Buches Sozialgesetzbuch ab dem Jahr 2021 (Regelbedarfsermittlungsgesetz, RBEG).

Entsprechend zeigen die Erfahrungen verschiedener Verkehrsunternehmen, dass die Täter aus allen sozialen Schichten kommen.

Soweit Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis ihre Tat mit Armut rechtfertigen wollen, bedeutet dies, dass sie die Sozialleistungen des Staates schlicht für andere Zwecke nutzen.

5. Delikt zur sozialen Selektion

→ Der Straftatbestand trifft insbesondere diejenigen, die nicht in der Lage sind, ein erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE) zu zahlen.

Wie zuvor dargestellt, ist im Regelsatz ein Betrag für Mobilität vorhanden. Schon aus diesem Grund führt die Strafbarkeit nicht zur sozialen Selektion.

Richtig ist vielmehr, dass auch das Gegenteil zutreffen kann. Denn wie gelegentlich in den Medien berichtet, finden sich immer wieder Fälle von Fahrgästen, die täglich ohne gültige Fahrausweise fahren und das EBE in ihre Kosten/Nutzen-Berechnung einplanen. Berichte über Banker in London¹⁴ und Frankfurt am Main¹⁵ sind hier beispielhaft. Rechtlicher Hintergrund dieses Phänomens ist, dass mit der Zahlung des EBE der Täter nicht auf Grund des § 229 BGB festgehalten werden kann, da dann keine zivilrechtliche Forderung mehr gegen ihn besteht. Der Straftatbestand hilft hier, diesen Tätern habhaft zu werden, da auch die Barzahlung des EBE nicht das Festhalterrecht nach § 127 StPO berührt.

Daher kann nur die Strafbarkeit der Beförderungerschleichung diejenigen, die das EBE „griffbereit haben“, herausfiltern, so dass sie nicht immer fortwährend zu Wiederholungstätern ohne Konsequenzen werden und sich so „positiv“ sozial selbst herausselektieren können.

Kurz: Eine Straflosigkeit der Leistungerschleichung fördert die soziale Selektion.

6. Vergleich mit anderen Delikten

→ Leistungerschleichung ist wie Falschparken. Es kann nicht sein, dass der Staat bei dem einen Verhalten nur ein Verwarnungsgeld verhängt, während er bei dem anderen Verhalten den „Knüppel“ des Strafrechts herausholt.

Falschparken und Leistungerschleichung unterscheiden sich in vielerlei Hinsicht.

Das Verwarnungsgeld beim Falschparken auf öffentlichem Straßenland hat nicht das Ziel den Bürger zu sanktionieren, weil er sich unrechtmäßig auf Kosten eines Dritten bereichert hat. Die Ordnungswidrigkeit beim Falschparken soll vielmehr die von der Gemeinde vorgegebene Ordnung beim Parken durchsetzen.

¹⁴ Spiegel-online „Notorischer Schwarzfahrer verliert seinen Job“ von Matthias Kaufmann, 11. August 2014, 16:24 Uhr.

¹⁵ Roter Renner „In Frankfurt fahren immer mehr Banker schwarz zu Arbeit – RMV: Schwarzfahrer in dunklen Anzügen“ von Peter Gebauer vom 28. Februar 2018

Durch das Falschparken im öffentlichen Straßenland wird auch keiner um seinen Gegenleistungsanspruch geprellt.

Außerdem ist das Falschparken nicht mit einer Heimlichkeit verbunden. Dies ist aber ein wesentliches Element des Tatbestandes der Beförderungs-„erschleichung“. Wer falsch parkt, parkt offensichtlich und offenkundig falsch. Der Falschparker ist identifizierbar, denn Autos haben ein Kfz-Kennzeichen.

Ferner unterliegt das Falschparken der Halterhaftung. Ein Autohalter kommt folglich nicht sanktionslos davon, auch wenn sein Fahrer nicht erkannt wurde oder seine Personaldaten nicht nennt.

Richtig ist an diesem Argument lediglich, dass die Buß- und Verwarnungsgelder für Parkverstöße, nicht nur im internationalen Vergleich, zu niedrig sind. Dies bewirkt jedoch keine Handlungserfordernisse bei dem Straftatbestand der Leistungerschleichung, sondern sollte den Staat veranlassen, die Kommunen in die Lage zu versetzen, angemessene Sanktionen gegen das Falschparken zu verhängen.

Bei einem Vergleich mit anderen Delikten bieten sich am ehesten das Nichtbezahlen einer Taxifahrt oder das Tanken ohne zu bezahlen an. Auch diese Taten sind ein Erzwingen von Mobilität auf Kosten anderer und strafbar. In letztgenanntem Fall ist nur in der Diskussion, ob es sich, wie bei der Taxifahrt, um einen Betrug oder eher um einen Diebstahl handelt. Unstreitig ist jedoch, dass eine solche Tat bestraft gehört.

7. Fehlender Schaden für Personen oder Sachen

→ „Bei der Beförderungserschleichung kommen weder Personen noch Sachen zu Schaden.“¹⁶

Soweit man den Schaden für Personen oder Sachen zum Kriterium für eine Strafbarkeit nähme, würde das bedeuten, dass man sich nie mit Taten gegen juristische Personen strafbar machen kann. In diesem Fall müssten alle Taten des ersten bis zwölften Abschnitts im Besonderen Teil des StGB (§§ 80a bis 173 StGB), die Unterschlagung (§ 246 StGB) und der Betrug (§ 263 StGB), bei denen der Geschädigte ein Unternehmen ist, die Urkundenfälschungstaten (§§ 267 ff. StGB) und alle Delikte des Bankrotts (§ 283 StGB) oder der Steuerhinterziehung straflos gestellt werden.

Die kriminelle Energie der Täter wäre somit nicht mehr entscheidend und alle Organisationen, auch karikativer Art, wären nicht mehr vom strafrechtlichen Schutz umfasst. Dies zeigt, dass das Argument offensichtlich in seiner Konsequenz nicht durchdacht ist.

¹⁶ Antrag der Fraktion Die Linke „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs – Straffreiheit für Fahren ohne Fahrschein“ vom 8. März 2018, Bundestags-Drucksache 19/1115, Seite 5.

¹⁵ Argumentationspapier zum Thema „Strafbarkeit des Erschleichens von Leistungen (§ 265a StGB)“

8. Bewährungswiderruf wegen Leistungerschleichung

- Durch die Verwirklichung des Straftatbestandes der Leistungerschleichung kann es zum Bewährungswiderruf mit der Folge der Vollstreckung möglicherweise langjähriger Haftstrafen kommen. Das ist unverhältnismäßig in Anbetracht des verwirklichten Delikts.¹⁷

Soweit jemand ohne Fahrausweis fährt, zeigt der Täter, dass er noch immer nicht gewillt ist, sich an die Rechtsordnung zu halten. Wenn deshalb eine Bewährung widerrufen wird, ist dies eine Entscheidung eines unabhängigen Richters. Sollte hierdurch eine langjährige Haftstrafe drohen, ist dies dann aber nicht die Folge der Fahrt ohne gültigen Fahrausweis, sondern des Delikts, weshalb der Täter die Bewährungsstrafe erhalten hat.

9. Fehlen unlauterer Motive für Fahren ohne gültigen Fahrausweis

- Gründe für das Fahren ohne gültigen Fahrausweis sind zudem des Öfteren Vergesslichkeit, Unklarheit über die Tarifstruktur (falsches Ticket) oder ein defekter Automat.¹⁸

Soweit die vorgenannten Gründe Ursache für einen ungültigen oder fehlenden Fahrschein sind, fehlt es bereits am subjektiven Tatbestand. Eine Strafbarkeit liegt daher gar nicht vor. § 265a StGB ist nicht berührt. Eine Abschaffung der Strafbarkeit würde entsprechend nichts ändern.

10. Verfassungsrecht

- Die Strafbarkeit der Leistungerschleichung ist verfassungsrechtlich problematisch, da auch Personen verurteilt werden, die z. B. keine Barriere überwunden oder sich nicht einer Kontrolle entzogen haben.

Es gibt bereits keine verfassungsrechtliche Notwendigkeit, nur eine Tat zu bestrafen, wenn eine „Barriere überwunden“ wird oder sich jemand „einer Kontrolle entzogen“ hat. Soweit mit diesem Vorbringen aber geltend gemacht werden soll, dass die fachgerichtliche Rechtsprechung zu § 265a StGB verfassungsrechtlich problematisch sei, da die Strafbestimmung ein „Erschleichen“ verlange und dies von der fachgerichtlichen Rechtsprechung ignoriert werde, geht dieser Einwand fehl. Denn sowohl der Wortlaut als auch die Historie sprechen dagegen.

Von der Sprachbedeutung her meint „Erschleichen“ die „Herbeiführung eines Erfolges auf unrechtmäßigem, unlauterem oder unmoralischem Wege“.¹⁹ Die Überlistung einer

¹⁷ Antrag der Fraktion Die Linke „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs – Straffreiheit für Fahren ohne Fahrschein“ vom 8. März 2018, Bundestags-Drucksache 19/1115, Seite 4.

¹⁸ Antrag der Fraktion Die Linke „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs – Straffreiheit für Fahren ohne Fahrschein“ vom 8. März 2018, Bundestags-Drucksache 19/1115, Seite 4.

¹⁹ BGH, Beschluss vom 8. Januar 2009 – Az. 4 StR 117/08, Rn. 12 = BGHSt 53, 122 ff. = NSTZ 2009, 211 f. = NJW 2009, 1091 f. = JZ 2009, 477 f. = NZV 2009, 299 f. = JR 2009, 242 f.; OLG Hamburg, Urteil vom 3. Juni 1987 – Az. 1 Ss 67/87 = NJW 1987, 2688 f., beide jeweils mit weiteren Nachweisen.

Kontrollmöglichkeit oder eine täuschungsähnliche Manipulation braucht nach ständiger Rechtsprechung nicht vorzuliegen.²⁰ Ferner hieß es in der Begründung zu dem Entwurf eines Allgemeinen Deutschen Strafgesetzbuchs von 1927, dort § 347 „Erschleichen freien Zutritts“, auf den § 265a StGB fast wörtlich zurückgeht:

*„Erschleichen ist nicht gleichbedeutend mit Einschleichen. Auch wer offen durch die Sperre geht, sich dabei aber so benimmt, als habe er das Eintrittsgeld entrichtet, erschleicht den Eintritt. Auch ein bloß passives Verhalten kann den Tatbestand des Erschleichens erfüllen; so fällt auch der Fahrgast einer Straßenbahn unter die Strafdrohung, der sich entgegen einer bestehenden Verpflichtung nicht um die Erlangung eines Fahrscheins kümmert“.*²¹

Die systematische Stellung im Abschnitt „Betrug und Untreue“ des StGB spricht ebenfalls für diese Auslegung; denn dies zeigt, dass § 265a StGB eine Auffangfunktion für Taten hat, bei denen das im Betrug notwendige Erfordernis der Täuschung und des Irrtums nicht erfüllt²² ist.²³

Schließlich hat das BVerfG²⁴ sich explizit mit § 265a StGB auseinandergesetzt und keine verfassungsrechtlichen Bedenken geäußert. Wörtlich schreibt das BVerfG in seiner Begründung:

„Es ist von Verfassung wegen nicht zu beanstanden, wenn man unter dem Erschleichen einer Beförderung im Sinne von § 265 a Absatz 1 StGB jedes der Ordnung widersprechende Verhalten versteht, durch das sich der Täter in den Genuss der Leistung bringt und bei welchem er sich mit dem Anschein der Ordnungsmäßigkeit umgibt. Die Überlistung einer Kontrollmöglichkeit oder eine täuschungsähnliche Manipulation braucht von Verfassung wegen mithin nicht vorzuliegen.“

11. Verstoß gegen das Ultima-ratio-Prinzip

→ Der Ultima-Ratio-Grundsatz bedeutet, dass sich das Strafrecht auf den Schutz der wichtigsten Grundregeln und Rechtsgüter zu beschränken habe.

Die Beförderungerschleichung wurde als Auffang- und Ergänzungstatbestand für die Fälle eingeführt, die sich nicht unter ein Betrugsmerkmal subsumieren ließen.²⁵ Geschütztes Rechtsgut war danach – wie beim Betrug – das Vermögen des Geschädigten. Anders als beim Betrug fehlt es bei der Leistungerschleichung aber meist an einem Irrtum eines Getäuschten. Der Unwertgehalt

²⁰ BVerfG, Beschluss vom 9. Februar 1998 – Az. 2 BvR 1907/97 = NJW 1998, 1135 f.; BGH, Beschluss vom 8. Januar 2009 – Az. 4 StR 117/08 = BGHSt 53, 122 ff. = NStZ 2009, 211 f. = NJW 2009, 1091 f. = JZ 2009, 477 f. = NZV 2009, 299 f. = JR 2009, 242 f.; BGH, Urteil vom 8. August 1974 – Az. 4 StR 264/74; OLG Stuttgart, Urteil vom 10. März 1989 – Az. 1 Ss 635/88 = NJW 1990, 924 f.; OLG Hamburg, Urteil vom 18. Dezember 1990 – Az. 2a Ss 119/90 = NStZ 1991, 587 f.; OLG Düsseldorf, Urteil vom 30. März 2000 – Az. 2b Ss 54/00 - 31/00 I = NJW 2000, 2120 f.; OLG Frankfurt a. M., Urteil vom 16. Januar 2001 – Az. 2 Ss 365/00 = NStZ-RR 2001, 269 f.; Bidinger, C § 9, Anm. 6.

²¹ Materialien zur Strafrechtsreform, 4. Bd., Entwurf eines Allgemeinen Deutschen Strafgesetzbuches 1927 mit Begründung und 2 Anlagen [Reichstagsvorlage], Bonn 1954 [Nachdruck], Seite 178/179; Die Strafrechtsnovellen vom 28. Juni 1935 und die amtlichen Begründungen, Amtliche Sonderveröffentlichungen der Deutschen Justiz Nr. 10, Seite 41, zitiert nach Falkenbach, Thomas, Seite 77, sowie BGH, Beschluss vom 8. Januar 2009 – Az. 4 StR 117/08, Rn. 17 = BGHSt 53, 122 ff. = NStZ 2009, 211 f. = NJW 2009, 1091 f. = JZ 2009, 477 f. = NZV 2009, 299 f. = JR 2009, 242 f.

²² Bidinger, C § 9, Anm. 6.

²³ Hilpert, Thomas, Fahrgastrechte und -pflichten der ÖPNV-Linienvetehre nach dem PBefG, Kölner Wissenschaftsverlag, 2012, Kapitel 5.7.4.3.3 „Erschleichen“.

²⁴ BVerfG, Beschluss vom 9. Februar 1998 – Az. 2 BvR 1907/97.

²⁵ Schwanke, Jan „Zur Strafbarkeit der Beförderungerschleichung § 265a StGB“ Dissertation zur Erlangung des Grades eines Doktors der Rechtswissenschaft des Fachbereiches Rechtswissenschaft der Universität Hamburg, 2008, Seite 56 f.

ändert sich hierdurch kaum. Im Gegensatz zum Diebstahl fehlt es an einer Wegnahme. Auch hier ist dem Geschädigten jedoch gleich, ob sein Vermögen dadurch gemindert wird, dass ihm ein in sein Vermögen geflossener Wert weggenommen oder dieser ihm nicht zugefügt wird. Die Strafnorm des § 265a StGB hält sich damit im Rahmen der anderen, häufig judizierten Straftatbestände.

Gleichwohl wird dem Ultima-ratio-Prinzip bei der Leistungerschleichung noch einmal besondere Bedeutung durch eine ausgeprägte Anwendung des Verhältnismäßigkeitsprinzips verliehen. Denn praktisch wird in der Regel wie folgt verfahren:

- Die Verkehrsunternehmen erstatten in den meisten Fällen, soweit nicht noch andere Straftaten hinzukommen, erst bei Wiederholungstaten eine Strafanzeige.
- Die Staatsanwaltschaften stellen bei ihnen erstmalig eingehende Fälle überwiegend wegen Geringfügigkeit ein.
- Soweit keine Einstellung erfolgt, werden die Sanktionsmöglichkeiten nur stufenweise angewandt, z. B. Einstellung gegen Geldauflage, Strafbefehl, Einstellung bei entsprechender Einsicht in der Hauptverhandlung etc.
- Bei den zur Anklage kommende Taten werden häufig Lösungen im Rahmen des Täter-Opfer-Ausgleichs gefunden.

Es verbleiben die Fälle, in denen wegen der Vielzahl der individuellen Verstöße kein Raum für eine mildere Betrachtung bleibt.

12. Überwinden von Schutzvorrichtungen als Strafvoraussetzung

→ Gegen eine Strafbarkeit spricht, dass beim Einsteigen in Bus oder Bahn eine Überwindung von Schutzvorrichtungen nicht erforderlich ist.²⁶

Die Überwindung einer eingeführten Barriere kann vielleicht – so wie bei § 243 StGB, dem „Besonders schweren Fall des Diebstahls“ – ein Gesichtspunkt für eine Strafverschärfung sein, nicht jedoch für die Begründung einer Strafbarkeit. Entsprechend kann die Strafbarkeit eines Verhaltens nicht davon abhängen, ob jemand ein Drehkreuz passieren muss.

Würde man diese Voraussetzung einführen, müssten die Verkehrsunternehmen neue Zugangsbarrieren einführen, die alle Personen mit eingeschränkter Mobilität (behinderte Menschen, Eltern mit Kinderwagen, Personen mit Gepäck oder Fahrrädern) ausschließen.

Ferner sind solche Barrieren nur in U- und S-Bahn-Stationen möglich, bei Bus- und Straßenbahnen jedoch kaum.

²⁶ Antrag der Fraktion Die Linke „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs – Straffreiheit für Fahren ohne Fahrschein“ vom 8. März 2018, Bundestags-Drucksache 19/1115, Seite 4.

13. Eigenverschulden der Verkehrsunternehmen

→ An den Fahrten ohne gültige Fahrausweise sind die Verkehrsunternehmen selbst schuld, denn sie bräuchten nur Zugangsbarrieren einzubauen, damit man nicht ohne Fahrschein in die Fahrzeuge kann.

Gegen dieses Argument sprechen schon allein die Zahlen aus den Städten, die Zugangsbarrieren in ihren U-Bahnsystemen haben. So sind in der Pariser U-Bahn nach Schätzungen der dortigen Verkehrsbetriebe rund 5 % der Fahrgäste ohne Ticket unterwegs.²⁷ Demgegenüber liegt die Quote der Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis in Deutschland deutlich niedriger bei ca. 3,5 %.²⁸

Hinzu kommt – wie zuvor bereits dargestellt –, dass Zugangsbarrieren nur bei U- und S-Bahn-Stationen funktionieren würden, jedoch wohl kaum bei Bus und Straßenbahn.

Aber selbst bei U- und S-Bahn-Stationen würden geschlossene Zugangssysteme bedeuten, dass ein barrierefreier Zugang zur U- und S-Bahn für Personen mit eingeschränkter Mobilität, insbesondere schwerbehinderte Menschen, Personen mit Kinderwagen oder Personen mit größerem Gepäck sowie Fahrradfahrer nicht mehr möglich wäre. Um hier entgegenzuwirken, müssten während der gesamten Betriebszeit mit Personal besetzte Posten vorgehalten werden.

Aus Brandschutz- und Katastrophenschutzgründen müssten darüber hinaus Vorkehrungen an den Sperren vorhanden sein, die diese Sperren im Notfall sofort außer Kraft setzen, um ein schnelles Evakuieren der Haltestellen zu gewährleisten – entsprechender Missbrauch wäre vorhersehbar.

Hinzu käme, dass solche Sperren nur

- beim Systemeintritt und
 - bei einem Einheitstarif
- einen Nutzen stiften.

14. Modifikation des § 265a StGB

→ Es würde auch reichen, erst eine Strafbarkeit beim dritten Fall vorliegen zu lassen.

Tatsache ist, dass bereits jetzt die meisten Verkehrsunternehmen Personen ohne gültigen Fahrausweis erst beim dritten Fall anzeigen. Ausnahmen hiervon machen die meisten Unternehmen nur dann, wenn weitere Straftaten hinzukommen; dies sind insbesondere Betrug, Urkundenfälschung, Beleidigung oder Körperverletzung.

Sollte eine Straftat erst vorliegen, wenn mehrere Fälle zusammengekommen sind, stellt sich die Frage, wer dies feststellt, wie viele Fälle vorliegen müssen und in welchem Zeitraum diese zusammengekommen sein sollen.

²⁷ Spiegel-Online „Bus und Bahn in Frankreich“ vom 7. Oktober 2013, 15:03 Uhr; ntv „Viel billiger als eine Monatskarte – Schwarzfahren ist in Frankreich Nationalsport“ Montag, 7. Oktober 2013; Wiener Zeitung online „Mehr Schwarzfahrer in Wien erwischt“ vom 3. Januar 2018, 09:56 Uhr.

²⁸ VDV-Presseinformation Nr. 6/2018 vom 30. Januar 2018.

- Soweit als zentrale Datensammelstelle die Staatsanwaltschaft fungieren soll, ihr also nicht nur eine Anzeigefunktion für Straftaten, sondern auch eine Funktion ähnlich dem Kraftfahrtbundesamt, nur für Personen ohne gültigen Fahrausweis, zuerkannt wird, müssen die Verkehrsunternehmen den Staatsanwaltschaften alle Fälle melden. Hierdurch multiplizieren sich jedenfalls die Kosten für den Staat.
- Sollten die Daten von den Verkehrsunternehmen gesammelt werden, liegen nicht nur die Kosten bei den meist öffentlichen Unternehmen – und somit doch wieder bei der öffentlichen Hand – sondern es müsste auch eine verkehrsunternehmensübergreifende, bundesweite Datenbank aufgebaut werden, die die Taten nachhält und die Personen registriert.
- Schließlich müsste dieses System vom Gesetzgeber auch datenschutzrechtlich goutiert werden.

15. Verkehrsunternehmen entscheiden, wer verfolgt wird

→ Durch das Strafantragserfordernis und der ausschließlichen Feststellung der Fahrten ohne gültigen Fahrausweis durch die Kontrollen der Verkehrsunternehmen liegt die Entscheidung darüber, wer und wie viele der Täter strafrechtlich verfolgt werden, vollständig in der Hand der Verkehrsunternehmen.

Gegen dieses Argument sind verschiedene Aspekte vorzubringen.

Erstens ist durch den Verweis auf § 248a StGB der Straftatbestand des § 265a StGB nur ein „relatives Antragsdelikt“, da § 248a Abs. 3 StGB ebenfalls die Strafverfolgungsbehörde ermächtigt, ohne Strafantrag die Tat zu verfolgen, wenn sie „wegen des besonderen öffentlichen Interesses an der Strafverfolgung ein Einschreiten von Amts wegen für geboten hält“.

Zweitens werden bei vielen Verkehrsunternehmen gemeinsame Kontrollen mit der Polizei durchgeführt, bei denen die Strafverfolgung unmittelbar aus der Kontrolle und nicht erst nach Eingang einer Strafanzeige folgt.

Drittens ist es ein Scheinargument, da es nichts mit der Frage zu tun hat, ob die Tat strafbar sein soll oder nicht. Anders formuliert: Wenn die Strafverfolgung nicht durch den Strafantrag seitens des Verkehrsunternehmens eingeleitet werden soll, wäre die Konsequenz die Leistungerschleichung generell als Officialdelikt auszugestalten.

Letztlich und entscheidend gilt zu bedenken, dass der Ansatz, dem Opfer der Tat die Dispositionsbefugnis über die Strafverfolgung zuzubilligen – und wenn auch nur rein faktisch durch das Instrument der Strafanzeige und den Strafantrag – weder ungewöhnlich noch missbilligenswert ist. Denn schließlich dienen Strafnormen wesentlich dem Schutz der Opfer.

V. Argumente für die Beibehaltung des § 265a StGB

Tragen, wie zuvor dargestellt, die Argumente für eine Abschaffung des § 265a StGB schon nicht, gibt es darüber hinaus weitere gute Gründe für eine Beibehaltung. Diese sind sowohl grundsätzlicher als auch praktischer Art.

1. Negative Signalwirkung

Zunächst hätte ein Downgrade zur Ordnungswidrigkeit oder sogar eine gänzliche Abschaffung des Tatbestandes neben der Verfolgungerschwerung eine negative Signalwirkung, die die Quote der Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis deutlich erhöhen könnte.

Bereits die Diskussion zu dem Thema lässt das Unrechtsbewusstsein sinken, denn was vielleicht „sowieso abgeschafft oder herabgestuft wird, kann ja nicht so schlimm sein“.

2. Adäquaterer Umgang mit Wiederholungstätern

Das Strafrecht gibt den Staatsanwaltschaften und Gerichten einzelfallbezogene und damit differenzierte und schuldangemessene Möglichkeiten zur Behandlung eines Falles. Das Ordnungswidrigkeitenrecht ist hingegen pauschalisierend. Daher kann auch nur bei einer strafrechtlichen Tat und nicht bei einer Ordnungswidrigkeit ein Wiederholungstäter adäquat, d. h. der stärkeren Schuld angemessen, behandelt werden. Das Ordnungswidrigkeitenrecht gibt hingegen wenig Raum zur Abweichung – sowohl bei den Beträgen als auch bei Tatwiederholungen.

3. Recht zur vorläufigen Festnahme

Durch ein Downgrade entfielen das Recht der Fahrausweisprüfer zur vorläufigen Festnahme gemäß § 127 StPO, da dies nur bei Straftaten gilt. Ohne das Recht einer vorläufigen Festnahme besteht jedoch die Gefahr, dass die Täter das Fahrzeug einfach verlassen, ohne daran durch die Fahrausweisprüfer gehindert werden zu können.

Richtig ist zwar, dass die Fahrausweisprüfer bei einem Teil der festgestellten Fälle die Täter auch über das Selbsthilferecht nach § 229 BGB festnehmen dürfen. Dies setzt jedoch u. a. voraus, dass „obrigkeitliche Hilfe nicht rechtzeitig zu erlangen ist und ohne sofortiges Eingreifen die Gefahr besteht, dass die Verwirklichung des Anspruchs vereitelt oder wesentlich erschwert werde“.

Soweit daher der Fahrgast ohne gültigen Fahrausweis z. B. das erhöhte Beförderungsentgelt bar entrichtet, ist der zivilrechtliche Anspruch des Verkehrsunternehmens befriedigt, so dass die Voraussetzung des Selbsthilferechts entfällt. Dann bestünde bei einer Abschaffung oder einem Downgrade des § 265a StGB für die Fahrausweisprüfer keine Möglichkeit mehr, den Täter festzuhalten und Wiederholungen zu erkennen und anzuzeigen.

In den vorgenannten Fällen könnten die Täter nur festgestellt werden, wenn die Polizei die Fahrausweisprüfer bei der Kontrolle begleiten würde – was allerdings die Kosten für den Staat, insbesondere für die Kostenträger der Polizei- und Ordnungsbehörden, deutlich erhöhte. Das von manchen Befürwortern einer Änderung geäußerte Ziel einer Kosteneinsparung durch ein Downgrading würde so in sein Gegenteil verkehrt.

Der Gedanke, kurzfristig die Polizei zum Ort des Geschehens zu rufen, wird derzeit schon umgesetzt, nutzt aber dann nichts, wenn zwischenzeitlich der Täter entschwunden ist, weil kein Festhalterecht besteht. Überdies bestehen häufig wegen anderweitiger Einsätze erhebliche Wartezeiten, bis die Polizei zur Personalienfeststellung von Personen ohne Fahrausweis kommt.

4. Kostenbelastung durch Gebühren für die Personenfeststellung

Ein weiterer Punkt, der zu bedenken gilt, ist die Gebührenbelastung bei einer Personenfeststellung. Beispielhaft sei dies anhand der Gebührenforderungen seitens der Bundespolizei aufgeführt. So wird danach keine Gebühr gegenüber dem Verkehrsunternehmen erhoben, wenn die Feststellung der Personalien wegen einer Straftat geschieht. Erfolgt jedoch eine Feststellung der Personalien „zum Schutz privater Rechte“, so haftet das Verkehrsunternehmen für Kosten, soweit sie beim Täter nicht einbringlich sind. Besteht mithin keine Strafnorm zum Fahren ohne gültigen Fahrausweis mehr und ist die Gebühr gegenüber dem Täter nicht einbringlich, zahlt das Verkehrsunternehmen auch noch die Gebühren für den Polizeieinsatz.

5. Möglichkeit eines Adhäsionsverfahrens nach §§ 403 ff. StPO

Das deutsche Recht gibt dem Opfer einer Straftat die Möglichkeit, seinen dem Grunde nach zivilrechtlichen Anspruch auf Ausgleich der Tatfolgen im Rahmen eines sogenannten Adhäsionsverfahrens nach §§ 403 ff. StPO im Strafverfahren als Annex geltend zu machen. Diese Möglichkeit spart dem Staat Geld, da nur ein Gerichtsverfahren geführt werden muss. Das Adhäsionsverfahren nutzt aber auch dem Opfer und dem Täter, da auch diese nicht mit einem zweiten Verfahren belastet werden.

Die Möglichkeit des Adhäsionsverfahrens gibt es jedoch nur im Strafrecht. Soweit eine Tat eine Ordnungswidrigkeit ist, muss der zweite Prozess geführt werden. Dies bedeutet im Falle der Abschaffung des § 265a StGB als Straftat eine Mehrbelastung für die Justiz, da dann die Forderungen der Verkehrsunternehmen nach dem sogenannten Erhöhten Beförderungsentgelt in eigenen Gerichtsverfahren geltend gemacht werden müssen. Es kämen folglich viele zivilrechtliche Prozesse um Kleinbeträge auf die Justiz zu.

VI. Mögliche Perspektiven

Die zuvor gewogenen Argumente haben gezeigt, dass die Beibehaltung des § 265a StGB mit der Strafbarkeit des Erschleichens von Leistungen der richtige Weg ist.

Gleichwohl sollten Argumente der Kritik aufgegriffen und – ohne die Strafbarkeit anzutasten – positiv weiterentwickelt werden. Dies gilt insbesondere für den Aspekt, dass Armut nie ein Grund sein soll, ohne gültiges Ticket mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren.

Zwar hat die vorhergehende Darstellung gezeigt, dass ein Mobilitätsbetrag Teil der Sozialleistungen ist. In der Diskussion um die Strafbarkeit des Fahrens ohne gültigen Fahrausweis wird aber auch geltend gemacht, dass mit der Auszahlung als Barbetrag das Problem in einigen Fällen noch nicht gelöst sei, da das Geld gegebenenfalls für andere Zwecke verwendet werde.

Hier muss die Politik entscheiden, ob mit anderen Mitteln geholfen und unterstützt werden kann.