

Diskussionspapier zur aktuellen Debatte um die Entkriminalisierung des „Schwarzfahrens“

Der Vorstand der Deutschen Vereinigung für Jugendgerichte und Jugendgerichtshilfen e.V.

28. Mai 2018

In jüngerer Zeit wird – wieder einmal – darüber debattiert, ob das sogenannte „Schwarzfahren“, also das Benutzen öffentlicher Verkehrsmittel des Nahverkehrs ohne Fahrschein, entkriminalisiert werden sollte.¹

Schwarzfahren ist seit dem 28.06.1935 als „Leistungserschleichung“ im StGB durch Einfügung des § 265a StGB unter Strafe gestellt.² Nach geltendem Recht wird davon ausgegangen, dass jedes Nutzen öffentlicher Verkehrsmittel ohne gültigen Fahrausweis den Tatbestand des § 265a StGB (Erschleichen von Leistungen) erfüllt, also eine Straftat darstellt. Kritik am normativen Programm und seiner Anwendung besteht seit langem: **Rechtsdogmatisch** wird insbesondere in Frage gestellt, ob das schlichte Benutzen des Verkehrsmittels das Merkmal des „Erschleichens“ erfüllt. **Rechtspraktisch** wird vor allem problematisiert, dass die hohe Zahl der Fälle die Strafverfolgungsbehörden unnötig belastet und dass die Schwierigkeit, verhängte Geldstrafen zu vollstrecken, zu zahlreichen kostintensiven und im Verhältnis zum Unrechtsgehalt problematischen **Ersatzfreiheitsstrafen** führt. Die Ahndung des Schwarzfahrens bindet erhebliche Ressourcen. Die Justiz befasst sich zu einem sehr erheblichen Anteil mit Schwarzfahrten, anstatt die Kapazitäten und Energien dort zu verteilen, wo sie tatsächlich benötigt werden. Der Widerstand gegen die zahlreichen Bagatelverfahren fällt allerdings auch aus dem Grund sehr schwach aus, weil nur eine „Mischkalkulation“ solcher schnell zu bearbeitenden Verfahren mit komplizierten Fällen eine Bewältigung der Pensen ermöglicht. Die ohnehin fällige Überarbeitung der Penseschlüssel für Jugendsachen müsste entsprechende Änderungen berücksichtigen. Die strafrechtliche Verfolgung jeder bekannt werdenden Schwarzfahrt steht im Ergebnis in vielen Fällen völlig außer Verhältnis zur entwickelten „kriminellen Energie“ und kriminalisiert Jugendliche und Heranwachsende über Gebühr. Im Allgemeinen wie im **Jugendstrafrecht** im Besonderen wird außerdem kritisiert, dass es bei Mehrfachtaten zu im Ergebnis unverhältnismäßigen Sanktionseskalationen kommt.

Zu dieser Unverhältnismäßigkeit trägt bei, dass parallel zur Strafanzeige in aller Regel ein zivilrechtliches „erhöhtes Beförderungsentgelt“ gefordert und mit großem Nachdruck eingetrieben wird. Dabei bleibt außer Acht, dass sich ein Anspruch auf ein erhöhtes Beförderungsentgelt gegen einen minderjährigen Schwarzfahrer wegen der **Minderjährigenschutzvorschriften** des BGB weder aus Vertrag noch Gesetz ableiten lässt³. Diese Umgehung des gesetzlichen Minderjährigenschutzes kann so nicht weiter hingenommen werden!

Bereits seit den 1980er Jahren bestehen daher unterschiedliche **Vorschläge der „Entkriminalisierung“** des Schwarzfahrens.⁴ Sie reichen von vollständiger materiellrechtlicher Entkriminalisierung über Anpassungen des StGB bis hin zur Stärkung der schon jetzt bestehenden prozessualen Möglichkeiten, insbesondere Opportunitätseinstellungen. Auch in verschiedenen früheren Gesetzesinitiativen wurden diese Überlegungen eingebracht.⁵

¹ Siehe z.B. BT-Drs. 19/1115 vom 08.03.2018; DAV-Depesche Nr. 6/18; Landesparteitag Berlin der SPD, Antrag 201/I/2015.

² RGBl. I 1935, S. 839.

³ § 106 ff BGB; vgl. exemplarisch AG Bergheim v. 15.10.1998 - 23 C 166/98 oder AG Bonn v. 14.10.2009 - 4 C 521/08.

⁴ Siehe z.B.: Alwart, Heiner (1986). Über die Hypertrophie eines Unikums (§ 265 a StGB) – Die unbemerkte Straflosigkeit des Schwarzfahrens im Massenverkehr. In: JZ, 1986, S. 563-569; Dylla-Krebs, Corinna (1990). Die falsche Namensangabe – Betrugsproblematik beim sogenannten Schwarzfahren. In: NJW 1990, S. 888-889; Hund, Horst (1994). Entkriminalisierung – Königsweg oder Notlösung? In: ZRP, 1994, S. 4-7. Für einen umfassenden Überblick: Schwenke, Jan (2008). Zur Strafbarkeit der Beförderungerschleichung § 265a StGB. Diss. Univ. Hamburg 2008.

⁵ BT-Drs. 12/6484 v. 21.12.1993, BT-Drs. 13/374 v. 02.02.1995, BT-Drs. 13/2005 v. 18.07.1995.

Der jüngst vorgebrachte Vorschlag, die Lösung in einer „**Herabstufung zur Ordnungswidrigkeit**“ zu suchen,⁶ erscheint zwar auf den ersten Blick vernünftig, erweist sich bei näherem Hinsehen als wenig plausibel und unter verschiedenen Gesichtspunkten für den Jugendbereich als sogar möglicherweise gefährlich – wenn gleich der zu Grunde liegende Impuls zur Entkriminalisierung begrüßenswert ist. Zunächst ist fraglich, ob das auf Verwaltungsunrecht ausgerichtete **Ordnungswidrigkeitenrecht** der richtige Ort für den Schutz privater Rechtsgüter, wie hier der Verkehrsbetriebe, ist. Aufgrund der gegenüber dem Strafrecht geringeren Stigmatisierungswirkung könnte eine solche Herabstufung außerdem die Schwelle zur Einleitung eines solchen Verfahrens senken - mit der Folge, dass die öffentliche Hand letztlich noch stärker belastet wäre als derzeit. Übersehen wird zudem, dass auch ordnungsrechtliche Geldbußen ggfls. der Vollstreckung bedürfen und im Allgemeinen wie im Jugendstrafrecht auf diesem Wege in die **Erzwingungshaft** (§ 96 OWiG) bzw. in den **Jugendarrest** (§ 98 OWiG) führen können. Aus diesen Gründen ist die Entkriminalisierung des „Schwarzfahrens“ durch Herabstufung zur Ordnungswidrigkeit als kritisch einzuschätzen.

Nach **geltendem Recht** sollten Anzeigeerstattung, Strafverfolgung und Strafzumessung vielmehr unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes eingesetzt werden⁷ und insbesondere durch eine großzügige Anwendung von Einstellungsmöglichkeiten dazu beigetragen werden, schematische Sanktionseskalationen bei Mehrfachtaten zu vermeiden. **Perspektivisch** stellt sich einerseits die Frage nach **Änderungen im StGB**, etwa durch eine engere Fassung des Tatbestandes.⁸ Andererseits sind auch Überlegungen weiterzuentwickeln, die darauf abzielen, für die Benutzer des öffentlichen Nahverkehrs, insbesondere auch für Jugendliche und Heranwachsende Lösungen zu schaffen, die dem Beförderungsinteresse ebenso Rechnung tragen wie den wirtschaftlichen Erwägungen der Verkehrsbetriebe. In einigen Städten⁹ gibt es hierzu begrüßenswerte **Modellprojekte**, etwa dergestalt, dass Jugendliche und junge Menschen in Ausbildung ein Monatsticket zum Preis von 15 Euro erstehen können. Es handelt sich hier um einen ebenso allgemein erschwinglichen wie symbolisch aussagekräftigen Preis, der eine echte Alternative zum Labyrinth der Beförderungsbedingungen wäre. Die meist öffentlich stark subventionierten Verkehrsbetriebe haben den Auftrag, Beförderung zu gewährleisten. Sie müssen diesen Auftrag jedoch auch im Lichte einer sozial verantwortlichen Unternehmenspolitik ausüben. Die Überbeanspruchung der Justiz als „Inkassohilfe“ muss auf den Prüfstand!

Über die DVJJ

Die Deutsche Vereinigung für Jugendgerichte und Jugendgerichtshilfen e.V. (DVJJ) ist Deutschlands Fachverband für Jugendstrafrechtspflege. Die Vereinigung wurde 1917 gegründet und hat rund 1.600 Mitglieder aus allen Berufsgruppen, die am Jugendstrafverfahren mitwirken oder sich wissenschaftlich mit Jugenddelinquenz und Jugendkriminalrechtspflege befassen. Die DVJJ fördert die interdisziplinäre Zusammenarbeit der am Jugendstrafverfahren beteiligten Professionen und fungiert als unabhängiges Beratungsorgan für kriminalpolitische und praxisrelevante Fragestellungen.

Dem Vorstand der DVJJ gehören die Vorsitzende, Prof. Dr. Theresia Höyneck, und die stellvertretenden Vorsitzenden Maria Kleimann, Jürgen Kusserow, Lukas Pieplow und Achim Wallner an.

Weitere Informationen und Interview-Möglichkeiten

Bei Rückfragen und für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an die Geschäftsführerin der DVJJ, Frau Dr. Ulrike Zähringer (0511 34836-41, zaehring@dvjj.de). Gerne stellt Ihnen Frau Dr. Zähringer für persönliche Gespräche und Interviews den Kontakt zur Vorsitzenden der DVJJ, Frau Prof. Dr. Theresia Höyneck oder einem der anderen Vorstandsmitglieder her.

Deutsche Vereinigung für Jugendgerichte und Jugendgerichtshilfen e.V.

Lützerodestraße 9 | 30161 Hannover | Tel.: 0511-34836-41 | Fax: 0511-3180660 | www.dvjj.de

⁶ So z.B. NRW Justizminister Biesenbach: "Würde es (...) nicht reichen, wenn wir Schwarzfahren als Ordnungswidrigkeit und erst bei hartnäckigen Wiederholungstätern als Straftat behandeln würden?" in: Rheinische Post vom 22.09.2017.

⁷ Vgl. KG Berlin, Beschluss vom 04.11.2008 – (4) 1 Ss 375/08 (249/08).

⁸ So z.B. Lorenz, Henning/Sebastian, Sascha (2017): Drei Überlegungen zur Entkriminalisierung des Schwarzfahrens. In: KriPoZ 6/17, S. 352-357.

⁹ Bspw. in Hannover und Bielefeld.