

Antrag

der Abg. Silke Gericke und Daniela Evers u. a. GRÜNE

Entkriminalisierung des Schwarzfahrens – Aktuelle Entwicklungen im Strafvollzug durch Verfahren und Haftstrafen in Folge von § 265a Strafgesetzbuch (StGB)

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. wie sie die aktuelle Einstufung des Erschleichens von Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gemäß § 265a Strafgesetzbuch (StGB) als Straftat bewertet und ob sich diese Bewertung seit der Stellungnahme zu Drucksache 17/1625 geändert hat, insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussionen über eine mögliche Herabstufung zur Ordnungswidrigkeit oder ersatzlosen Streichung;
2. welche Maßnahmen sie ergreifen wird, um sich gegenüber der Bundesregierung für eine Entkriminalisierung des Schwarzfahrens bzw. für die Herabstufung zu einer Ordnungswidrigkeit einzusetzen;
3. welche Kenntnisse sie zum Sachstand des Gesetzesentwurfs der FDP-Bundestagsfraktion zur Modernisierung des Strafrechts vom 17. Dezember 2024 (Bundestagsdrucksache 20/14257) hat;
4. wie viele Ermittlungs- und Strafverfahren in Baden-Württemberg in den Jahren 2023 und 2024 wegen Erschleichens von Leistungen nach § 265a StGB eingeleitet wurden;
5. wie viele der eingeleiteten Verfahren mit einer rechtskräftigen Verurteilung, wie viele Verfahren mit einer Einstellung des Verfahrens und wie viele Verfahren mit einem Freispruch endeten;
6. wie viele Personen in Baden-Württemberg in den Jahren 2023 und 2024 aufgrund von Verfahren wegen Erschleichens von Leistungen in Untersuchungshaft genommen oder zu Haftstrafen verurteilt wurden, und wie lange sie durchschnittlich inhaftiert waren;
7. welche durchschnittlichen Kosten pro Tag und inhaftierter Person aktuell im Strafvollzug in Baden-Württemberg entstehen;
8. wie groß der Anteil der Tatmodalität „Beförderungsererschleichung“ (§ 265a Absatz 1 Var. 3 StGB) an den Ermittlungs- und Strafverfahren wegen Erschleichens von Leistungen nach § 265a StGB ist;
9. in welcher Gesamthöhe in Baden-Württemberg in den Jahren 2023 und 2024 nicht bezahlte, erhöhte Beförderungsentgelte bei den Verkehrsbetrieben angefallen sind;
10. wie viele Menschen, die in Baden-Württemberg in den Jahren 2023 und 2024 zu einer Geldstrafe verurteilt wurden, diese Geldstrafe nicht bezahlt und deshalb eine Ersatzfreiheitsstrafe verbüßt haben;
11. wie viele Menschen, die in Baden-Württemberg in den Jahren 2023 und 2024 zu einer Geldstrafe wegen Erschleichens von Leistungen nach § 265a StGB verurteilt wurden, diese Geldstrafe nicht bezahlt und deshalb eine Ersatzfreiheitsstrafe verbüßt haben;

12. wie die Landesregierung die Wirksamkeit von Ersatzfreiheitsstrafen im Hinblick auf die Resozialisierung der betroffenen Personen einschätzt, und inwiefern solche Haftstrafen die Durchsetzung zivilrechtlicher Ersatzansprüche erschweren können.

8.4.2025

Gericke, Evers, Achterberg, Braun, Häusler, Hentschel, Joukov, Katzenstein, Kern, Marwein, Nüssle, Andrea Schwarz, Tuncer GRÜNE

Begründung

Das Erschleichen von Leistungen, umgangssprachlich als Schwarzfahren bezeichnet, wird derzeit gemäß § 265a StGB als Straftat geahndet. Diese Praxis führt zu einer erheblichen Belastung der Justiz und des Strafvollzugs und betrifft häufig sozial benachteiligte Personen, die aufgrund finanzieller Schwierigkeiten nicht in der Lage sind, die verhängten Geldstrafen zu begleichen, was in vielen Fällen zu Ersatzfreiheitsstrafen führt.

In der vergangenen Legislaturperiode wurden auf Bundesebene vermehrt Diskussionen über eine mögliche Entkriminalisierung des Schwarzfahrens geführt. Auch mit der Bildung einer neuen Bundesregierung stellt sich die Frage, ob die derzeitige Einstufung als Straftat noch zeitgemäß und verhältnismäßig ist. Eine Herabstufung des Schwarzfahrens zu einer Ordnungswidrigkeit oder eine ersatzlose Streichung des Straftatbestands könnte nicht nur die Justiz entlasten, sondern auch soziale Ungleichheiten abmildern.

Statistiken zeigen, dass die Zahl der Straftaten im öffentlichen Nahverkehr weiterhin hoch ist. Im Jahr 2023 wurden in Baden-Württemberg rund 83 600 Gesetzesverstöße im ÖPNV registriert, wovon ein Viertel auf Schwarzfahren entfiel, was etwa 20 900 Fällen entspricht.

Die durchschnittlichen Nettokosten pro Hafttag und Inhaftiertem im Strafvollzug von Baden-Württemberg betrugen im Haushaltsjahr 2022 einschließlich Bauinvestitionen 180,46 Euro. Dabei spielt es keine Rolle, ob der Inhaftierte Strafhaft oder eine Ersatzfreiheitsstrafe verbüßt.

Die derzeitige strafrechtliche Verfolgung des Erschleichens von Leistungen im ÖPNV erscheint im Vergleich zu anderen Verkehrsverstößen unverhältnismäßig streng. Beispielsweise wird das unzulässige Parken in einer amtlich gekennzeichneten Feuerwehrezufahrt, das potenziell lebensrettende Einsatzfahrzeuge behindern kann, lediglich mit einem Bußgeld von 55 Euro geahndet. Kommt es dabei zur Behinderung von Rettungsfahrzeugen, erhöht sich das Bußgeld auf 100 Euro, verbunden mit einem Punkt im Fahreignungsregister.

Im Gegensatz dazu wird das Fahren ohne gültigen Fahrschein derzeit gemäß § 265a StGB als Straftat behandelt, was zu erheblichen rechtlichen Konsequenzen führen kann, einschließlich Geldstrafen und im Falle der Nichtzahlung Ersatzfreiheitsstrafen. Diese Diskrepanz in der Sanktionierung wirft Fragen zur Verhältnismäßigkeit auf, insbesondere wenn man bedenkt, dass das unzulässige Parken in einer Feuerwehrezufahrt direkte Auswirkungen auf die öffentliche Sicherheit und das Leben von Menschen haben kann, während das Schwarzfahren primär einen finanziellen Schaden für die Verkehrsbetriebe bedeutet. Der Staat agiert hier als Vermögensschützer der Verkehrsbetriebe, während diese aus finanziellen Gründen bewusst auf Zugangskontrollen verzichten.

Hinzu kommt, dass die Beförderungsunternehmen – unabhängig von der strafrechtlichen Sanktionierung – von den Betroffenen ein erhöhtes Beförderungsentgelt erheben. Dieses stellt in der Regel bereits eine ausreichende Sanktionierung dar.

Die Herabstufung des Schwarzfahrens von einer Straftat zu einer Ordnungswidrigkeit oder die ersatzlose Streichung des Straftatbestands würde nicht nur die Justiz entlasten, sondern auch eine angemessenere und verhältnismäßigere Ahndung im Vergleich zu Verkehrsverstößen ermöglichen.

Angesichts dieser Zahlen und der laufenden politischen Diskussion auf Bundesebene ist es notwendig, die Auswirkungen der derzeitigen Praxis in Baden-Württemberg zu evaluieren und mögliche Alternativen zu prüfen. Ziel dieses Antrags ist es, eine fundierte Datengrundlage zu schaffen, um über eine mögliche Anpassung der rechtlichen Bewertung des Erschleichens von Leistungen im ÖPNV zu beraten.