

Stellungnahme

der Deutschen Polizeigewerkschaft (DPoIG)

**zum Antrag der Fraktion Die Linke im Sächsischen Landtag
„Fahren ohne Fahrschein nicht länger doppelt bestrafen!
Polizei und Justiz entlasten.“**

Drucksache: 8/5942

Schreiben vom 20.05.2026

Berlin, 03. Juni 2026

1.

Die Deutsche Polizeigewerkschaft (DPoIG) kritisiert den mit dem vorliegenden Antrag verbundenen Vorstoß zur Entkriminalisierung des Fahrens ohne gültigen Fahrschein und warnt vor gravierenden rechtlichen und praktischen Folgen.

Beim sogenannten Schwarzfahren handelt es sich um ein gemeinschädliches Betrugsdelikt nach § 265a StGB und damit nicht ohne Grund um eine Straftat. Diese Einordnung ist aus Sicht der DPoIG kein Selbstzweck, sondern zwingende Voraussetzung für einen funktionierenden Rechts- und Kontrollrahmen im öffentlichen Personennahverkehr.

Schwarzfahren ist kein „Kavaliersdelikt“, sondern eine bewusste Leistungerschleichung zulasten der Allgemeinheit. Wer diesen Straftatbestand abschafft, hebt ein zentrales Steuerungsinstrument des Rechtsstaats aus. Gerade die Strafbarkeit ermöglicht es in der Praxis, geltendes Recht überhaupt durchzusetzen. Denn nur weil Schwarzfahren eine Straftat ist, dürfen Fahrkartenkontrolleure verdächtige Personen auf Grundlage des sogenannten „Jedermannsrechts“ nach § 127 Absatz 1 StPO vorläufig festhalten, bis die Polizei eintrifft. Diese Befugnis gilt ausdrücklich nur bei Straftaten – nicht bei Ordnungswidrigkeiten.

Würde das Schwarzfahren entkriminalisiert, entfielen diese rechtliche Grundlage. Kontrolleure dürften Personen ohne Fahrschein künftig nicht mehr festhalten, wenn diese sich weigern, ihre Personalien anzugeben oder den Kontrollort verlassen. Effektive Kontrollen wären damit faktisch nicht mehr möglich. Ohne Durchsetzungsmöglichkeit verliert aber jede Regel ihre Verbindlichkeit.

Wenn Kontrollen ins Leere laufen, verlieren Fahrkarten insgesamt ihre Bedeutung. Fahrgäste, die bislang ordnungsgemäß zahlen, würden benachteiligt, während Regelverstöße folgenlos blieben.

Schwarzfahren ist auch kein „opferloses“ Delikt. Die Schäden tragen am Ende zahlende Fahrgäste und Kommunen. Einnahmeausfälle gefährden Investitionen in Sicherheit, Sauberkeit und Angebot des öffentlichen Nahverkehrs. Am Ende liefe es darauf hinaus, dass der Staat den Betrieb der Deutschen Bahn AG, ihrer Tochterunternehmen sowie der regionalen Verkehrsbetriebe vollständig aus Steuermitteln finanzieren müsste. Infolgedessen wäre eine Fahrpreiserhöhung unausweichlich. Diese finanzpolitische Realität scheint für die Antragstellerin aber keine Rolle zu spielen.

2.

Im Jahr 2024 wurden bundesweit 140.652 Fälle der sogenannten Beförderungerschleichung gemäß § 265a StGB registriert.

Diese Zahl bildet jedoch nur einen Teil der Realität ab, denn die Statistik erfasst nicht alle Sachverhalte, die landläufig unter dem Begriff „Schwarzfahren“ verstanden werden. Fälle, in denen Fahrgäste im Bus oder in der Bahn ein erhöhtes Beförderungsentgelt entrichten, werden in der Regel nicht angezeigt und erscheinen daher nicht in der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS).

3.

Das mit dem Antrag ausdrücklich verbundene Ziel, die Polizei und Justiz zu entlasten, dürfte im Fall einer „Entkriminalisierung“ verfehlt werden. Zwar würden aus den vorgenannten Gründen die Staatsanwaltschaften und die Strafjustiz weniger Verfahren zu bearbeiten haben. Dafür wären aber die Zivilgerichte in einem weitaus größeren Maße als bisher gefordert, den Verkehrsunternehmen berechnete Zahlungsansprüche zuzusprechen, wobei mitunter nicht nur polizeiliche „Vorarbeit“ geleistet werden muss, sondern vor allem auch mindestens ebenso kostenintensive Zwangsvollstreckungsmaßnahmen nicht unberücksichtigt bleiben dürfen.