

FREIHEITSFONDS

ARGUMENTATIONSLEITFADEN

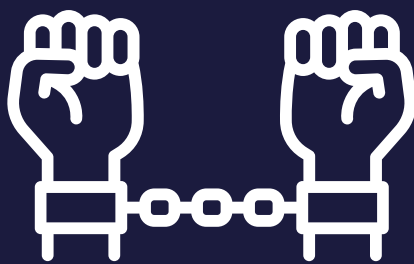


WARUM DIE HAFTSTRAFEN FÜRS FAHREN OHNE TICKET ABGESCHAFFT WERDEN MÜSSEN UND WIE DU IN DEINER STADT ANFANGEN KANNST:



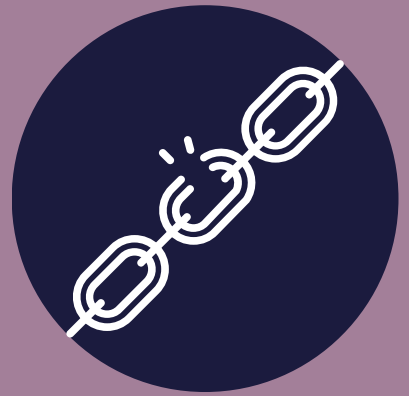
Für Armut im Knast

Jährlich kommen 9.000 Menschen ins Gefängnis, weil sie zu wenig Geld für ein paar Tickets in Bus und Bahn hatten.



Doppelbelastung

Die Haftstrafen haben für die Betroffenen schwerwiegende Konsequenzen und kosten jährlich 120 Millionen Euro Steuergeld.



Du kannst es ändern!

Mit einem Stadtratsbeschluss stoppen immer mehr Großstädte die Maßnahme. Bring selbst einen Antrag ein und wappne Dich mit diesen Argumenten für die Diskussion!

DIE STRAFE TRIFFT IMMER MENSCHEN IN DER KRISE

87 % der Betroffenen sind erwerbslos, 15 % wohnungslos, weitere 15 % akut suizidgefährdet. Sie fahren ohne Ticket, weil sie sich das Ticket nicht leisten können. Wer diese Menschen ins Gefängnis schickt, verschlimmert ihre Situation nachhaltig: Sie verlieren Wohnung, Arbeit und soziales Umfeld. Auch der Deutsche Caritasverband hält fest, dass Ersatzfreiheitsstrafen für Fahren ohne Ticket in vielen Fällen ein „noch größeres Elend“ erzeugen.



DIE HAFT KOSTET EIN VIELFACHES DES "ERSCHLICHENEN" BETRAGS

Für ein Ticket im Wert von wenigen Euro entstehen Haftkosten für mehrere tausend Euro: Bundesweit werden jährlich bis zu 120 Millionen Euro Steuergeld für die strafrechtliche Verfolgung des Fahrens ohne Ticket aufgewendet – für Gerichte, Polizei und Gefängnisbetrieb. Ein Hafttag kostet im Durchschnitt rund 200 Euro. Die durchschnittliche Haftdauer einer Ersatzfreiheitsstrafe liegt bei 74 Tagen. Bis zu 9.000 Menschen sitzen jährlich wegen Fahrens ohne Ticket in Haft – das entspricht rund einem Viertel aller Ersatzfreiheitsstrafen in Deutschland.

DAS STRAFRECHT IST DAS FALSCHERE INSTRUMENT

Das Strafrecht ist das letzte Mittel, das der Staat gegenüber seinen Bürger*innen einsetzen kann. Es soll nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit (Ultima Ratio) nur dann eingesetzt werden, wenn alle mildereren Mittel versagen. Wer ohne Parkticket parkt, zahlt ein Bußgeld, wer ohne Fahrkarte fährt, riskiert eine Haftstrafe. Diese Ungleichbehandlung ist sachlich nicht zu begründen. Die Bundesrechtsanwaltskammer, der Deutsche Anwaltverein und der Deutsche Richterbund fordern daher einhellig die Entkriminalisierung – sie betonen, dass die aktuelle Praxis dem Ultima-Ratio-Prinzip widerspricht und wertvolle Justizressourcen bindet.



ZIVILRECHTLICHE SANKTIONEN BLEIBEN BESTEHEN

Ein Stadtratsbeschluss, auf Strafanträge zu verzichten, bedeutet nicht, dass das Fahren ohne Ticket konsequenzlos bleibt. Das Erhöhte Beförderungsentgelt (EBE) von 60 Euro bleibt davon unberührt. Verkehrsbetriebe können also weiterhin selbst, mithilfe von Inkasso-Unternehmen oder auf zivilrechtlichem Weg ihr Geld eintreiben. Von der staatlichen Strafverfolgung haben die Verkehrsbetriebe sowieso nichts: Von den Geldstrafen, die Betroffene derzeit zusätzlich zu ihrem erhöhten Beförderungsentgelt zahlen, sehen die Verkehrsbetriebe keinen Cent. Das Geld fließt in die Justizkasse. Auch jetzt schon konzentrieren sich Verkehrsunternehmen in ihrer Öffentlichkeitsarbeit lediglich auf das erhöhte Beförderungsentgelt, nicht auf strafrechtliche Folgen – offenbar wissen sie selbst, dass das EBE eine ausreichende Sanktion.

VIELE GROSSSTÄDTE MACHEN ES BEREITS VOR – MIT POSITIVEM ERGEBNIS

Bremen, Düsseldorf, Köln, Leipzig, Dresden, Potsdam, Frankfurt und Kiel haben bereits beschlossen, keine Strafanträge mehr zu stellen. Die Befürchtung, dass dadurch mehr Menschen ohne Ticket fahren würden, hat sich nicht bestätigt. In Köln wurde die Quote ticketloser Fahrgäste nach dem Stopp der Strafanträge sogar leicht niedriger gemessen als im Vorjahreszeitraum. Die Evaluationsberichte der dortigen Verkehrsbetriebe zeigen klar: Das Fahrgastverhalten ändert sich nicht, wenn keine Strafanträge mehr gestellt werden. Der einzige Unterschied: Niemand muss mehr wegen ein paar nicht gezahlter 4-Euro-Tickets in den Knast.



DER STADTRAT KANN HANDELN – OHNE AUF DAS BUNDESGESETZ ZU WARTEN

Das Fahren ohne Ticket nach § 265a StGB ist ein sogenanntes **Antragsdelikt**. Das bedeutet: Die Staatsanwaltschaft wird nur tätig, wenn das Verkehrsunternehmen einen Strafantrag stellt. Stellt es keinen, läuft das Verfahren nicht an. **Der Stadtrat kann das kommunale Verkehrsunternehmen** – als Gesellschafter oder über den Oberbürgermeister – **anweisen, künftig auf Strafanträge zu verzichten**. Das ist rechtlich zulässig und stellt keine Umgehung des Bundesrechts dar. Ein Bundesgesetz ist politisch notwendig, aber nicht abzuwarten: Die Kommunen haben es selbst in der Hand.

BREITER POLITISCHER KONSENS FÜR ENTKRIMINALISIERUNG

Bereits 2024 legte der ehem. Bundesjustizminister Marco Buschmann (FDP) einen Gesetzentwurf zur Entkriminalisierung vor – das Gesetz scheiterte jedoch am frühzeitigen Aus der Ampelkoalition. Die Forderung nach einer Entkriminalisierung befürworten zwei Drittel der Bevölkerung. Darüber hinaus sprechen sich die Bundesrechtsanwaltskammer, der Deutschen Anwaltverein und der Deutsche Richterbund. Auch der Deutsche Caritasverband und zahlreiche Wohlfahrtsverbände sprechen sich klar für ein Ende der strafrechtlichen Verfolgung aus.



DIE HAFTSTRAFEN SIND RESOZIALISIERUNGSFEINDLICH

Eine Haftstrafe – selbst eine kurze – kann das Leben einer Person dauerhaft destabilisieren: Wohnverhältnis, Arbeitsstelle, laufende Behördenverfahren und soziale Beziehungen brechen weg. Gerade für Menschen, die ohnehin in einer Krisensituation sind, bedeutet ein Gefängnisaufenthalt häufig eine Verschärfung der sozialen Situation. Die Strafe für eine Bagatelldat löst damit eine Kaskade von Folgeproblemen aus, die den Staat deutlich mehr kostet als die nicht gekaufte Fahrkarte.

FÜR MEHR INFOS:



freiheitsfonds.de



[@der_freiheitsfonds](https://www.instagram.com/der_freiheitsfonds)



[@freiheitsfonds.de](https://twitter.com/freiheitsfonds)