

Univ.-Prof. i.R. Dr. iur. Dr. h.c. (Tbilissi State Univ.)  
Heiner Alwart

Friedrich-Schiller-Universität Jena  
Rechtswissenschaftliche Fakultät  
z.Zt. Dozent des DAAD an der  
Hanoi Open University

Deutscher Bundestag  
Ausschuss für Recht und  
Verbraucherschutz

H.Alwart@uni-jena.de

per E-Mail  
rechtsausschuss@bundestag.de  
kathrin.schreiber@bundestag.de

PA 6 – 5410-2.2

*- Anlass der folgenden Stellungnahme: Öffentliche Anhörung am 7. November 2018 um  
13 Uhr -*

**Stellungnahme zu Entwürfen von Gesetzen zur Änderung des  
Strafgesetzbuches sowie zur Änderung des Gesetzes über  
Ordnungswidrigkeiten – Straffreiheit für Fahren ohne Fahrschein (19/1115)  
sowie Schwarzfahren als Ordnungswidrigkeit (19/1690)**

**I.**

Dass die Straflosigkeit des Schwarzfahrens im öffentlichen Nahverkehr bis dahin von niemandem bemerkt worden war, habe ich erstmals im Jahre 1986 beklagt. Die einschlägige Publikation findet sich in der Juristenzeitung 1986, S. 563 ff. Meine Überlegungen fanden damals starken Widerhall in den Medien und vor allem bei Staatsanwälten und Richtern, etwas später auch in der Wissenschaft. Zieht man die obergerichtliche und höchstrichterliche Rechtsprechung ab, so ist diese Erkenntnis in der Folge sehr schnell zur herrschenden Meinung geworden. Trotzdem habe ich dreißig Jahre später eine bedrückende Perpetuierung des durch die anhaltende Verfolgung von Schwarzfahrern tagtäglich in die Welt gesetzten ungesetzlichen Unrechts feststellen müssen: Zeitschrift für Internationale Strafrechtsdogmatik 2016, S. 534 ff.

Der zuletzt genannte Aufsatz sollte eigentlich mein letzter Beitrag zu diesem Thema gewesen sein. Aber seit etwa einem Jahr schlägt das Thema ganz neue Wellen. Den vorläufigen Höhepunkt bildet ein hochkarätig besetztes Gespräch, das in der hamburgischen Landesvertretung in Berlin stattfand. Mehrere Landesjustizminister bekundeten dort ihre Unzufriedenheit mit der gegenwärtigen Rechtspraxis. Leider schienen sie dabei völlig zu übersehen, dass sie damit ein Übel beklagen, für das sie selbst mitverantwortlich sind und das sie beständig neu generieren. Bisher hat ja

noch kein Gericht einen Staatsanwalt dazu gezwungen, Anklage wegen Schwarzfahrens zu erheben. Trotzdem nimmt die sinnlose Vielstraferei kein Ende. Warum sieht sich niemand imstande, dem entschlossen entgegenzutreten? Warum belässt man es immer wieder bei bloßen Lippenbekenntnissen zur „Rechtsstaatlichkeit“?

Den Verlauf des Gesprächs in der hamburgischen Landesvertretung nahm ich zum Anlass, einen, wenn man so will, juristischen Essay zu verfassen, mit dem ich Juristen und Laien gleichermaßen erreichen, um nicht zu sagen: aufrütteln wollte. Dieser Text wurde von einem vielgelesenen Blatt vor Monaten zur Publikation angenommen (in zwei bis drei Wochen werde mein wichtiger Beitrag veröffentlicht), dann aber stillschweigend einfach auf Eis gelegt. Er erschien also bisher nicht. In etwas überarbeiteter Gestalt liegt er nunmehr dem folgenden *Abschnitt II* zugrunde. Er ist in einem Stil verfasst, der sich m. E. dazu eignet, einen angemessenen und möglichst breiten Einfluss auf eine sachgerechte Meinungsbildung zu nehmen. Daher erlaube ich mir, ihn jetzt über die Website des Deutschen Bundestages allgemein zugänglich zu machen. Einerseits liegt das Strafrecht aus guten Gründen in den Händen der Juristen und „Experten“. Andererseits jedoch kommt es in einer funktionierenden Demokratie ganz entscheidend darauf an, dass das Recht dem „Jedermann“ auch verständlich gemacht werden kann. In *Abschnitt III* werden die Konsequenzen gezogen, die sich aus allem für die Beurteilung der aktuell vorliegenden Gesetzentwürfe ergeben. Mein *Vier-Minuten-Statement* während der öffentlichen Anhörung im Rechtsausschuss selbst wird selbstverständlich einen etwas anderen Stil pflegen. Aber es geht immer um dieselbe Sache und tatsächlich nur am Rande um Politik. Allerdings sollte es gerade bei diesem Thema auch darum gehen, dem Lobbyismus einmal Grenzen aufzuzeigen.

## II.

Die gegenwärtige Diskussion über eine „Entkriminalisierung“ des Schwarzfahrens erweckt einen von Grund auf falschen Eindruck. Es wird nämlich so getan, als sei eine Bestrafung derjenigen, die z. B. die U-Bahn benutzen, ohne dafür bezahlt zu haben, im Gesetz vorgezeichnet. Das ist jedoch nicht der Fall. § 265 a StGB sanktioniert zwar verschiedene Formen eines „Erschleichens von Leistungen“. Aber das Schwarzfahren fällt nicht darunter. Das merkt man sofort, wenn man sich die Vorschrift, auf die sich die juristische Praxis – sei es wider besseres Wissen, sei es irrtümlich – zu stützen pflegt, einmal auf der Zunge zergehen lässt. Sie lautet: „Wer die Beförderung durch ein Verkehrsmittel in der Absicht erschleicht, das Entgelt nicht zu entrichten, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft.“

Das Erschleichen einer Beförderung muss einer betrügerischen Täuschung ähneln. Andernfalls fehlt es an dem für die Strafbarkeit der Tat entscheidenden Element. Jedoch machen die Verkehrsbetriebe ihre Transportleistungen frei zugänglich, als ob in Deutschland bereits heute der Nulltarif gelten würde. So wird etwa auf jede

Zugangskontrolle durch Personal oder Maschinen verzichtet. Wie soll da jemand, der sich genauso verhält wie alle anderen Fahrgäste auch, nicht nur als Schwarzfahrer, sondern als „Erschleicher“ seiner U-Bahn-Fahrt abgestempelt werden dürfen? Das ist völlig abwegig. Dass der Zahlungsunwillige den Vertrag bricht, den er der zivilrechtlichen Konstruktion nach durch bloße Benutzung des Verkehrsmittels mit dessen Betreiber geschlossen hat, ist wirklich nicht schön, aber keineswegs kriminell. In diesem Sinne also bleibt jeder Schwarzfahrer vollkommen unschuldig. Die Strafjustiz sollte ihn daher in Ruhe lassen. Leider ist das Gegenteil der Fall. Politik und Justiz klagen über eine massive Überlast durch Schwarzfahrerfälle.

Kosten und Nutzen stehen hier tatsächlich in keinem Verhältnis zueinander. Vielmehr wird die begrenzte Ressource der staatlichen Gerechtigkeitspflege banal verschwendet und zudem einer primitiven Klassenjustiz der Weg geebnet. Denn vor allem denjenigen gegenüber wird mit repressiven Methoden bis zum bitteren Ende ernst gemacht, die arm sind. Und für das Jugendstrafrecht mit seinem wichtigen Erziehungszweck ist die heutige Praxis ohnehin völlig kontraproduktiv. Zudem erklärte in einer Talkshow der ehemalige Bundesinnenminister Gerhart Baum es schlichtweg für „Wahnsinn“, dass Menschen, teilweise über mehrere Monate hinweg, wegen Schwarzfahrens eingesperrt werden – sei es, dass sie, etwa in extremen Wiederholungsfällen, unmittelbar zu Freiheitsstrafen verurteilt worden sind oder dass sie deshalb ihrer Freiheit beraubt werden, weil sie die eigentlich verhängten Geldstrafen nicht bezahlen können. Übrigens dürfen jene traurigen Fälle nicht vergessen werden, in denen jemand wegen eines durchaus gravierenden Delikts zu einer Freiheitsstrafe verurteilt worden ist und nun der Widerruf der Strafaussetzung droht. Er droht deshalb, weil in der Bewährungszeit eine neue Straftat, eben die vermeintliche Straftat des Schwarzfahrens, begangen worden ist. Und zu allem Überfluss dachte die Bundesregierung vor noch nicht allzu langer Zeit laut darüber nach, den Personennahverkehr zum Nulltarif anzubieten. Meines Wissens hat bisher noch niemand gefragt, wie sich das emotional auf diejenigen auswirken muss, die heute nur deshalb einsitzen, weil sie diese gute oder schlechte Idee individuell vorweggenommen haben.

Das bedeutet, dass diejenigen Politiker und Landesjustizminister, die in großem Stil eine aus dem Ruder gelaufene Rechtspraxis beklagen, sich damit über Verhältnisse beschweren, die sie gemeinsam mit ihren Staatsanwälten selbst mit zu verantworten haben. Sie könnten den Missständen ohne jede Gesetzesänderung durch Verfahrenseinstellungen von sich aus sofort ein Stück weit abhelfen. Stattdessen verschleiern sie ihre ureigene Verantwortung und appellieren lieber lautstark an den Gesetzgeber. Mancher schreckt nicht einmal davor zurück, den Wunsch nach „Entkriminalisierung“ ergänzend damit zu begründen, dass eine täuschungsähnliche Erschleichung von etwas, schaut man einmal genau im Gesetz nach, im Kern doch ohnehin etwas ganz anderes sei als ein bloßes Schwarzfahren. Aber dann bedürfte es

eben gerade keines legislativen Reformvorhabens, sondern lediglich einer konsequenten Rechtsanwendung. Mit einer solchen Doppelstrategie aus kriminalpolitischem Tamtam einerseits und der Forderung nach Gesetzestreue andererseits kommen die Verantwortlichen selbst einem Verbrechenstatbestand gefährlich nahe, nämlich dem der Verfolgung Unschuldiger (§ 344 StGB). Nur will das niemand wahrhaben.

An dieser Stelle drängt sich der Einwand auf, dass die Staatsanwaltschaften doch gar keine andere Wahl haben, als permanent Anklagen zu erheben und für eine Bestrafung der vielen Beschuldigten zu sorgen. Schließlich liegt eine Entscheidung oberster Bundesrichter vor, wonach das Schwarzfahren einer Beförderungserschleichung gleichzusetzen ist (BGHSt 53, 122). Tatsächlich machte der 4. Strafsenat des BGH vor fast einem Jahrzehnt geltend, dass man das Tatbestandsmerkmal des Erschleichens sehr weit aufzufassen habe, wenn man dem Normzweck gerecht werden wolle. Sonst würden Strafbarkeitslücken entstehen, die der Gesetzgeber zu vermeiden wünsche. Auch der 4. Strafsenat tendiert also im Endeffekt dazu, alle Verantwortung dem Gesetzgeber zuzuschreiben.

Aber dieser Einwand verfängt nicht. Obwohl nicht selten das Gegenteil behauptet wird, darf sich die Anklagebehörde keineswegs hinter Richtersprüchen verstecken. Sie ist zwar in sich hierarchisch aufgebaut, aber gegenüber den Gerichten unabhängig. Auch ein Staatsanwalt ist an Gesetz und Recht gebunden. Er darf und muss sich eine eigene Überzeugung bilden. Der frühere Bundesrichter Gerhard Schäfer trifft den Nagel auf den Kopf, wenn er in seinem Buch über die Praxis des Strafverfahrens betont, dass eine Bindung der Staatsanwaltschaft an Präjudizien zu einer kaum vertretbaren Verkümmern der Rechtsentwicklung führen würde. Wo also sind heute insbesondere die Generalstaatsanwälte, die in Zusammenarbeit mit den zum Aufbruch entschlossenen Ministern bereit sind, das Ruder herumzulegen? Bedarf es dafür tatsächlich schon eines nennenswerten Mutes?

Das von einer Einstellung des Verfahrens betroffene Unternehmen kann versuchen, eine Anklage zu erzwingen. Dafür steht ihm der Weg zum jeweils zuständigen OLG offen. Die Gefahr einer kurzfristigen Rechtszersplitterung scheint damit zwar auf der Hand zu liegen. Jedoch kommen die derzeitigen Verhältnisse ohnehin einem Flickenteppich gleich. So wird die Verfolgung von „Schwarzfahrerkriminalität“ weniger durch die Staatsanwaltschaften, sondern mehr durch diverse Verkehrsbetriebe strukturiert, die ihre Anzeigen nach eigenen Regeln erstatten. Eine Gerechtigkeitskontrolle kann auf diese Weise kaum gewährleistet werden. Gerade so darf es eben nicht weitergehen.

Dringend geboten erscheint, dass der BGH, auf welchem Wege auch immer, möglichst bald eine Gelegenheit erhält, sich von dem oben bereits erwähnten Beschluss des 4. Strafsenats zu distanzieren, seine Rechtsprechung zeitgemäß zu

ändern und einen homogenen Rechtszustand herzustellen. Schon damals wollte sich das OLG Naumburg von der Judikatur anderer Oberlandesgerichte nicht anstecken lassen, sondern den beschuldigten Schwarzfahrer freisprechen. Leider war das lobenswerte Engagement der Richter nicht von Erfolg gekrönt. Heute lohnt es nicht mehr, darüber zu sinnieren, ob der Beschluss des BGH, der als Belege für seine Auffassung ein Repetitorskript und ein einsames professorales Lernbuch anführte, richtig oder falsch war. Vielmehr gilt es, die Problematik innerhalb der heutigen gesellschaftlichen Situation von Grund auf einer neuen Betrachtung zu unterziehen. Nach meinem Dafürhalten würde ein Revisionsgericht innerhalb seiner Unabhängigkeit nunmehr sogar die rechtsethische Pflicht treffen, die Grenzen des § 265 a StGB nicht länger zu strapazieren.

Die Bestandsaufnahme ergibt, dass der Missbrauch des § 265 a StGB zu einer weit verzweigten Justizkrise geführt hat. Das Problem besteht hier nicht so sehr in gesetzesfernen, übertriebenen Sanktionswünschen aus gesellschaftlicher Empörung heraus. Das Problem besteht vor allem darin, dass staatliche Institutionen Mühe haben, einen eindeutigen Kurs zu steuern und die Integrität des Rechts zu wahren. Politik und Staatsgewalt müssen ihre Hausaufgaben schon überzeugend erledigen, wenn sie sich das für die Stabilität eines gesunden Gemeinwesens elementare Vertrauen der Bürger verdienen wollen.

Überdies stellt sich heraus, dass jenes bis zur völligen Konturlosigkeit ausgedehnte Tatbestandsmerkmal des Erschleichens in der alltäglichen Praxis zu absurden Fragestellungen führt. Wie groß muss das Schild sein, auf dem sich ein Fahrgast als Schwarzfahrer outet, damit nach den Prämissen der Rechtsprechung von einem „Erschleichen“ keine Rede mehr sein darf? Was ist der Strafjustiz eigentlich wichtiger: dass sich Fahrgäste vor aller Welt anschwärzen oder dass sie den Beförderungsvertrag mit dem unsichtbaren Partner erfüllen und einen Fahrschein lösen? Sollte es bei uns tatsächlich Juristen geben, denen es Spaß macht, über einen solchen oder ähnlichen Blödsinn auch nur nachzudenken?

Falls es der Justiz nicht gelingt, die Problemlage insgesamt kritisch zu reflektieren, in der Verfolgung von „Schwarzfahrerkriminalität“ eine neue Richtung einzuschlagen und dadurch die Krise zu entschärfen, bleibt nur die Streichung einer für sich genommen untadeligen Gesetzesnorm. Das liefere gewissermaßen darauf hinaus, dass ein Kind sein Spielzeug kaputtgemacht hat und die Eltern jetzt dafür sorgen, dass der übrig gebliebene Schrott keinen Schaden mehr anrichtet, sondern fachgerecht entsorgt wird. Käme das nicht einem Offenbarungseid des Systems gleich?

Nicht von ungefähr endeten alle bisherigen, zumeist auch die eigene Welt der Ordnungswidrigkeiten einbeziehenden Reformvorhaben in einer Sackgasse. Und ein schlichter Streichungsvorschlag ist unter den gegebenen Umständen offenbar vor allem dazu geeignet, heftige kriminalpolitische Debatten auszulösen. Blinde

Meinungen prallen aufeinander. Davon zeugt leider auch die Aussprache im Deutschen Bundestag vom 20. April 2018. Echte Meinungs-Bildungen im Stile guter Aufklärung bleiben, wie leider so oft, auf der Strecke. Und das alles auch deshalb, weil Juristen die Politisierung einer bedeutsamen Sachfrage betreiben. Der Sitz des Problems ist hier eben nicht das Gesetz, sondern ein hermeneutisch inkompetenter und für die tatsächlichen Folgen seines Verhaltens mehr oder weniger unsensibler Rechtsstab.

Justiz und Politik sehen sich gemeinsam vor die Aufgabe gestellt, der Öffentlichkeit die maßgebenden Kriterien ihres Handelns zu vermitteln. Ganz unschön wäre es, weiterhin juristisches Wissen zu ignorieren und, wenn man es um der Sache willen überspitzt ausdrücken will, das Recht dadurch zu beugen, dass dem Gesetzgeber die ganze Verantwortung für den Status quo zugeschoben wird – und das alles womöglich nur deshalb, weil versucht wird, so etwas wie einen Gesichtsverlust zu vermeiden. Kritische Fragen danach, warum man mit dem Strafrecht über viele Jahre hinweg unnötiges Leid angehäuft hat und immer noch nicht damit aufhört, an dieser Schraube zu drehen, werden sich aber so oder so zumindest für eine Weile in den Vordergrund drängen. Diese Hypothek lastet unabänderlich auf dem gefühlt endlosen Streit um eine „Entkriminalisierung“ des Schwarzfahrens.

Die derzeit im Umlauf befindlichen Vergleiche zwischen Schwarzfahrern und Ladendieben bewegen sich ebenfalls auf einem unteren geistigen Niveau. So wurde bei der eingangs erwähnten Veranstaltung in der hamburgischen Landesvertretung in Berlin aus an sich berufenem Munde gefragt, worin denn der Unterschied bestehe: einerseits zwischen einem Mitgehenlassen von Ware, die der Ladeninhaber auf den Gehweg geschoben hat, und andererseits dem fahrscheinlosen Mitfahren in einer U-Bahn des Personennahverkehrs, die zwar allen faktisch offensteht, deren Benutzung aber per se zur Zahlung eines Entgelts verpflichtet. Ein Jurist, der so fragt und damit eine quasi identische rechtliche Bewertung der beiden Sachverhalte begründen will, hat den grundsätzlichen Unterschied zwischen Eigentums- und Vermögensdelikten nicht verstanden. Dabei sollte er ohne weiteres imstande sein, sogar einem Laien diesen Unterschied zu erklären.

So wird das Eigentum an körperlichen Gegenständen (!) vom Strafrecht nahezu umfassend geschützt. Man denke nur an das Beispiel einer Fundunterschlagung. Für reine Vertragsbrüche hingegen, die zwar einen Vermögensschaden verursachen, aber nicht auf verpönten Begehungsweisen beruhen, zu denen beim Grunddelikt des Betruges (§ 263 StGB) das Täuschen und bei seinem Sonderfall (§ 265 a StGB) das Erschleichen zählen, ist nicht das Straf-, sondern allein das Zivilrecht zuständig. Wohl jeder hat schon einmal von dem 60-Euro-Tarif für Schwarzfahrer gehört. Ob eine solche Vertragsstrafe verwirkt ist, müssen im Streitfall die Zivilgerichte klären. Mit kriminellem Unrecht hat das nichts zu tun. Moralische Pauschalbewertungen dürfen

wesentliche Differenzierungen des modernen rechtsstaatlichen Strafens nicht verwischen.

Vor einiger Zeit erlebte ich in der Straßenbahn eine Fahrscheinkontrolle. Zwei weiße Sünder wurden ertappt. Ein schwarzer Fahrgast hingegen hob demonstrativ seine Hand, in der er einen kleinen Zettel hielt: „Hier ist mein Ticket!“ Im Gegensatz zu den beiden anderen war er zwar schwarz, aber kein Schwarzfahrer. Sollte es womöglich daran liegen? Setzen wir das Schwarze unbewusst mit dem Unmoralischen und Bösen gleich? Leben wir mit der Stigmatisierung von Schwarzfahrern, also auf einem eigentlich höchst trivialen Feld, nur unser ewiges Bedürfnis nach Ausgrenzung und Diskriminierung anderer Menschen aus? Kann eine solche Stereotype den Irrglauben hervorrufen, dass die Staatsgewalt mit einer „Kapitulation“ vor Schwarzfahrern vulgo „Parasiten“ eine moralische Bindung des Einzelnen überhaupt zur Disposition stellen würde? Werden wir durch das bloße Wort „Schwarzfahren“ von einem bestimmten Bild gefangen gehalten und zu moralischen Fehlschlüssen verleitet?

Unsere Überlegungen haben gezeigt, dass eher das Gegenteil zutrifft: Es ist keineswegs die Schuld der Schwarzfahrer, dass Recht und Moral bei uns so fragil geworden sind. Wenn aber beispielsweise der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Wörter wie „Vertrauen“ und „Fairness“ eindimensionalen Interessen opfert und moralisches Pathos auf Sachverhalte bezieht, auf die es schon ansatzweise nicht passt, dann verschleißt er damit wertvolle Kategorien, die für ein intaktes Gemeinwesen unverzichtbar erscheinen. Auf den richtigen Kontext kommt es an, nicht auf das Pathos. Es klingt nämlich zumeist recht hohl.

Um Missverständnissen jeglicher Art vorzubeugen, sollte im Personennahverkehr von „Schwarzfahrern“ in Zukunft vielleicht überhaupt nicht mehr die Rede sein. Stattdessen ließe sich etwa von „Grünfahrern“ sprechen. Der hier gemeinte Grünfahrer löst zwar keinen Fahrschein. Das ist nicht schön. Aber im Vergleich mit dem Autofahrer verhält er sich wenigstens umweltfreundlich und schadstoffarm. Das soll durch die Umbenennung angedeutet werden. Anstatt mit einem Diesel in der Innenstadt ewig einen Parkplatz zu suchen, sitzt oder steht der Grünfahrer gemeinsam mit vielen anderen, allerdings vertragstreuen Fahrgästen in der U-Bahn. Die Beförderung durch ein Verkehrsmittel erschleicht er definitiv nicht. Die Strafjustiz darf ihn bereits heute nicht ins Visier nehmen.

### III.

Aber „die Strafjustiz“ tut es trotzdem und wird kaum bereit sein, in Zukunft dem im vorstehenden *Abschnitt II* gewiesenen Weg zu folgen. So beklagte erst vor wenigen Tagen der erfahrene Bundesrichter i. R. Thomas Fischer auf „Spiegel Online“ die schlechte Fehlerkultur des BGH in Strafsachen. Es bestehe die eherne informelle Regel, „Fehler niemals (!) zuzugeben – und zwar umso weniger, je schwerer und folgenreicher sie sind“: „Hundertmal lieber als zu sagen, wie der Fehler zustande

kam, werden abenteuerliche Argumente dafür ersonnen, dass der Fehler gar keiner war.“ Es steht zu befürchten, dass sogar das in Gründung befindliche, überaus teure „Forum Recht“ in Karlsruhe (Programm: „Wir müssen reden – über den Rechtsstaat und das Recht“) oder ähnliche Megainszenierungen daran nichts ändern werden. Weisheit, Integrität und Souveränität kann man weder kaufen noch auf Dauer und mit Erfolg bloß vorspielen. Sie können nur Resultat einer Auseinandersetzung sein, die jeder Einzelne vor allem mit sich selbst zu führen hat.

Demnach unterstütze ich nachdrücklich den Vorschlag der Fraktionen „Die Linke“ und „Bündnis 90/Die Grünen“, den Tatbestand der Beförderungserschleichung aus dem StGB zu entfernen. *Diese Vorschrift muss umgehend gestrichen werden.* Und sie muss *ersatzlos* gestrichen werden. Kollateralschäden in Gestalt von „Strafbarkeitslücken“ stehen nicht zu befürchten.

Die Fraktion „Bündnis 90/Die Grünen“ schlägt im Unterschied zur Fraktion „Die Linke“ ersatzweise einen Ordnungswidrigkeitentatbestand vor. Allerdings verhält sich der Entwurf 19/1690 nicht hinreichend zur bestehenden Vertragsstrafen-Praxis der Verkehrsbetriebe. Im Vergleich zur Höhe der ursprünglich vorenthaltenen Fahrpreiszahlung erreicht das „erhöhte Beförderungsentgelt“ auch durch Einschaltung von Inkassounternehmen sehr schnell eine geradezu astronomische Höhe. An diesem Punkt ließe sich gewiss über eine gestaffelte, zukunftstaugliche Regelung nachdenken. Aber das wäre ein ganz anderes Thema und ein völlig anderer Streitgegenstand. Für ein neues *Ordnungswidrigkeitengesetz* jedenfalls besteht nach Lage der Dinge keinerlei Bedarf.

**Ich stimme also der Fraktion „Die Linke“ dezidiert zu: Ein verantwortungsbewusstes, rechtsstaatlich fundiertes und substantiiertes Strafen und Nicht-Strafen erfordert die sofortige, ersatzlose Streichung des Tatbestandes der Beförderungserschleichung innerhalb der Varianten des § 265 a Absatz 1 StGB.**

Hanoi, den 1. November 2018

gez. Heiner Alwart