



Freitag, 16. Oktober 2026, 17:00 Uhr
~7 Minuten Lesezeit

Die Kriminalisierung der Armut

Trotz des dysfunktionalen Bahnbetriebs schickt ein erbarmungsloses Justizsystem „Schwarzfahrer“ noch immer oft ins Gefängnis.

von Günther Burbach

Bild: Collage mit Fotos von Shutterstock.com (Badass artists, Abudzaky)

*Wenn die Bahn ihre Kunden quält – zum Beispiel
durch Verspätung, ausgefallene Züge, nicht*

funktionierende Toiletten, überhöhte Preise –, drohen ihr in der Regel keine Sanktionen. Aber wehe, der Kunde gibt der Bahn einmal nicht das, was sie verlangt ...! Wenn Menschen ohne Zugticket erwischt werden, kann das verschiedene Gründe haben. Oft ist es schlicht soziale Not, zum Beispiel bei Bürgergeldempfängern. Da „Schwarzfahren“ aber nicht nur eine Ordnungswidrigkeit ist, sondern eine Straftat, können „Täter“ heute durchaus dafür im Gefängnis landen. Wie Schwerkriminelle. Viele derer, die ihr Bußgeld nicht bezahlen können, sind psychisch krank, hoffnungslos verschuldet, verzweifelt. Je schlechter die Wirtschaftslage, desto wahrscheinlicher werden solche Fälle. Und Justiz und Gefängnisse sind schon jetzt überlastet. Dabei ist es teurer, jemanden im Gefängnis „durchzufüttern“, als ihm die Strafe zu erlassen. Alle Versuche, Schwarzfahren gesetzlich als minder schweres Vergehen einzustufen, scheiterten bisher. Gefängnisseelsorger fordern nun eine Gesetzesänderung und freie Fahrt für Bedürftige.

Das Schild war selbst gebastelt. Salome Krug hängte es sich um, bevor sie in den ICE stieg, und darauf stand sinngemäß, dass sie hier gerade umsonst fahre und keinen gültigen Fahrschein besitze. Sie tat das mehrfach und mit voller Absicht. Die 39-jährige Aktivistin wollte vor Gericht. Im Frühjahr 2026 bekam sie ihren Prozess, vor dem Amtsgericht Greifswald, wegen Erschleichens von Leistungen nach Paragraf 265a des Strafgesetzbuchs.

Ein Greifswalder Anwalt, der mit dem Verfahren nichts zu tun hatte, gab ihr im Nordkurier gute Chancen. Erschleichen setze voraus,

dass jemand täuscht oder zumindest den Anschein erweckt, alles sei in Ordnung. Wer ein Schild trägt, auf dem das Gegenteil steht, täuscht niemanden. Frühere Urteile, etwa des Oberlandesgerichts Frankfurt, lassen sich genauso lesen. Im Mai meldete die Zeitung, die Aktivistin habe den Prozess gewonnen. Annehmen wollte sie den Freispruch trotzdem nicht. Ihr Ziel war nie der eigene Freispruch. Sie will, dass Fahren ohne Fahrschein überhaupt keine Straftat mehr ist.

Die anderen tragen kein Schild. Sie steigen hinten ein, setzen sich ans Fenster und hoffen, dass niemand kommt. Wenn doch jemand kommt, kramen sie in den Taschen nach einem Ticket, das es nicht gibt, oder sagen, sie hätten es zu Hause vergessen. Juristisch ist das der Anschein der Ordnungsmäßigkeit. Menschlich ist es Scham. Und für genau diese Scham sitzen in Deutschland jedes Jahr Tausende Menschen im Gefängnis.

Der Weg dorthin ist so unspektakulär, dass er kaum jemandem auffällt. Wer ohne Fahrschein erwischt wird, zahlt zunächst das erhöhte Beförderungsentgelt, meist 60 Euro. Viele Verkehrsunternehmen stellen bei Wiederholung oder ausbleibender Zahlung zusätzlich Strafantrag. Dann folgt in aller Regel kein Prozess, sondern ein Strafbefehl, der per Post kommt. Darin steht eine Geldstrafe in Tagessätzen. Wer nicht widerspricht, ist verurteilt.

Wer die Geldstrafe nicht bezahlen kann, bekommt eine Ersatzfreiheitsstrafe. Seit Februar 2024 entsprechen zwei Tagessätze einem Tag Haft, vorher war es einer. Ratenzahlung ist möglich, gemeinnützige Arbeit auch, beides muss man aber beantragen, organisieren und durchhalten. Das setzt voraus, dass jemand seine Post öffnet, einen Termin wahrnimmt und eine Adresse hat, an der ihn die Justiz erreicht. Für viele der Betroffenen ist schon das zu viel.

Wer diese Menschen sind, beschreiben die Gefängnisseelsorger der beiden großen Kirchen in einer Stellungnahme vom Mai 2026. Rund 87 Prozent der wegen Schwarzfahrens Inhaftierten seien arbeitslos, etwa 15 Prozent hätten keinen festen Wohnsitz, ein hoher Anteil sei psychisch krank.

Die Seelsorger kennen sie aus den Zellen und Fluren. Sie beschreiben auch das Personal, das durch diese Gruppe überdurchschnittlich gefordert sei. Wer psychisch krank und obdachlos ist, braucht in einer Justizvollzugsanstalt mehr Betreuung als ein Steuerbetrüger.

Über die Zahl wird gestritten, weil niemand sie vollständig erfasst. Der „Freiheitsfonds“, eine Initiative, die Schwarzfahrer mit Spendengeld aus der Haft freikaufte, spricht von bis zu 9.000 Menschen im Jahr. Das Bundesjustizministerium rechnete 2024 in einem Gesetzentwurf vorsichtiger: rund 5.400 Ersatzfreiheitsstrafen jährlich allein wegen Beförderungerschleichung, durchschnittlich 38 Tage lang, dazu knapp 1.000 echte Freiheitsstrafen ohne Bewährung. Auch nach der vorsichtigen Rechnung geht es also um Tausende Menschen, die jedes Jahr wegen eines fehlenden Fahrscheins wochenlang hinter Gittern sitzen.

Ein Hafttag kostet den Staat gut 200 Euro. Das steht so im selben Entwurf des Ministeriums, das damit die Ersparnis einer Reform berechnete: knapp 38 Millionen Euro im Jahr allein für die Länder, wenn Schwarzfahren keine Straftat mehr wäre.

Der Deutsche Anwaltverein beziffert die Kosten für Verfahren und Haft sogar auf rund 200 Millionen Euro jährlich. Eine Studie aus dem Jahr 2023 kam auf 114 Millionen.

Man kann sich die Rechnung an einem einzelnen Fall vor Augen führen. Ein Mann ohne Wohnung fährt mehrmals ohne Ticket, die

Summe der Fahrpreise liegt irgendwo bei 20 oder 30 Euro. Daraus wird ein Strafbefehl, aus dem Strafbefehl eine Geldstrafe, aus der Geldstrafe ein paar Wochen Haft. Am Ende hat die Allgemeinheit mehrere tausend Euro für einen Schaden ausgegeben, der nicht einmal ein Volltanken gekostet hätte. Das Verkehrsunternehmen sieht von dem Geld trotzdem keinen Cent.

Der „Freiheitsfonds“ hat seit Ende 2021 nach seiner Rechnung rund 100.000 Hafttage verhindert. Bei der vierzehnten Aktion im September 2025 kaufte die Initiative auf einen Schlag 101 Menschen für etwa 100.000 Euro aus Gefängnissen in zehn Bundesländern frei.

Dass Privatleute mit Spenden Gefangene auslösen müssen, weil der Staat sich diesen Unsinn leistet, hätte man vor einigen Jahren für Satire gehalten.

Auffällig ist, wie stark die Zahl derer gesunken ist, die überhaupt eine Ersatzfreiheitsstrafe verbüßen, also nicht nur Schwarzfahrer. Nach einer Antwort der Bundesregierung vom Juli 2026 saßen am Stichtag Ende 2022 noch 4.679 Menschen wegen einer Ersatzfreiheitsstrafe ein, Ende 2025 waren es nur noch 2.353. Die Halbierung des Umrechnungsmaßstabs hat also gewirkt. Ausgewertet hat das allerdings noch niemand. Die Evaluierung steht aus, die Daten des Statistischen Bundesamts lagen dem Ministerium nach eigenen Angaben noch nicht vor. Man hat die Haftdauer halbiert und schaut erst einmal nicht nach, was daraus geworden ist. Ob man auf diese Haft ganz verzichten könnte, fragt offiziell niemand.

Dabei liegt diese Frage seit Jahren auf dem Tisch. Schon der ehemalige Justizminister Marco Buschmann ließ 2024 einen Entwurf schreiben, nach dem Fahren ohne Fahrschein künftig nur noch eine Ordnungswidrigkeit sein sollte. Die Ampel zerbrach, der Entwurf verschwand in der Schublade. Im April 2026 holte die heutige Justizministerin Stefanie Hubig (SPD) die Idee wieder hervor. Die

Strafwürdigkeit des Schwarzfahrens müsse überprüft werden, sagte sie, Gerichte und Gefängnisse seien überlastet.

Die Union winkte sofort ab. Günter Krings, stellvertretender Fraktionschef, erklärte, man habe das Thema in den Koalitionsverhandlungen bereits besprochen und verworfen. Sein Argument verdient es, ernst genommen zu werden, weil es in der Bevölkerung verfährt:

Wenn Schwarzfahren straflos werde, würden am Ende die Fahrpreise für die ehrlichen Kunden steigen. Die Gewerkschaft der Polizei warnte, Schwarzfahren werde zum Kavaliersdelikt.

Wer jeden Monat seine 63 Euro für das Deutschlandticket bezahlt, dem leuchtet das zunächst ein. Warum soll der Nachbar umsonst fahren? Der Einwand übersieht nur, worüber eigentlich gestritten wird. Niemand schlägt vor, das Fahren ohne Fahrschein folgenlos zu lassen. Das erhöhte Beförderungsentgelt bliebe, der zivilrechtliche Anspruch auch, ebenso die Möglichkeit einer Geldbuße. Gestritten wird allein darüber, ob ein Mensch dafür ins Gefängnis gehen soll. Und ins Gefängnis geht nicht der Student, der den Fahrschein vergessen hat und die 60 Euro am nächsten Tag überweist. Ins Gefängnis geht, wer nicht zahlen kann.

Selbst der Deutsche Richterbund, nicht gerade ein Hort der Revolution, will die Strafbarkeit auf einen strafwürdigen Kern beschränken: auf Fälle, in denen jemand Sperren überwindet oder Kontrollen gezielt umgeht. Für alles andere reiche das erhöhte Beförderungsentgelt. Die Verkehrsbetriebe könnten mit Zugangssperren und Kontrollen selbst vorsorgen.

Ab Januar 2027 soll das Deutschlandticket 66,80 Euro kosten. Schon der heutige Preis ist für einen Alleinstehenden in der Grundsicherung mit 563 Euro im Monat mehr als ein Zehntel des

gesamten Regelsatzes. Sozialtickets gibt es, aber nur in manchen Regionen und zu sehr unterschiedlichen Preisen: in Hamburg anders als im Ruhrgebiet, und in Hessen wieder anders. Wer in einer Gegend ohne Sozialticket lebt und zum Arzt, zum Amt oder zur Tafel muss, hat oft nur die Wahl zwischen Laufen und Risiko.

Die Gefängnisseelsorger fordern deshalb mehr als eine Gesetzesänderung. Paragraf 265a solle ersatzlos gestrichen werden und bedürftige Menschen sollten, wie in manchen Nachbarländern, kostenlos Bus und Bahn fahren dürfen. Man muss diese Forderung nicht teilen, um zu sehen, dass sie billiger wäre als das, was heute geschieht.

Eine Fußnote der Geschichte macht die Sache nicht besser. Der Straftatbestand des Erschleichens von Leistungen wurde 1935 ins Strafgesetzbuch geschrieben. Er hat seitdem mehrere Staatsformen überlebt, ohne dass sich jemand ernsthaft gefragt hätte, wen er eigentlich trifft.

Salome Krug wurde freigesprochen, weil sie mit einem Schild sagte, was sie tat. Der Mann, der sich im Regionalexpress hinter einer Zeitung versteckt, weil er keine 4,50 Euro hat, wird verurteilt, weil er hoffte, nicht aufzufallen. Strafbar ist in Deutschland nicht das Fahren ohne Fahrschein. Strafbar ist, sich dafür zu schämen.



Günther Burbach, Jahrgang 1963, ist Informatikkaufmann, Publizist und Buchautor. Nach einer eigenen Kolumne in einer Wochenzeitung arbeitete er in der Redaktion der Funke Mediengruppe. Er veröffentlichte vier Bücher mit Schwerpunkt auf

Künstlicher Intelligenz sowie deutscher Innen- und Außenpolitik. In seinen Texten verbindet er technisches Verständnis mit gesellschaftspolitischem Blick — immer mit dem Ziel, Debatten anzustoßen und den Blick für das Wesentliche zu schärfen.