
Presseinformation

Berlin, den 07. November 2018
Nr. 31, 2018

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.
Lars Wagner
Pressesprecher
T 030 399932-14
wagner@vdv.de

VDV widerspricht der Forderung des Richterbunds zur Eindämmung des Schwarzfahrens:

„Zugangsbarrieren im ÖPNV belasten vor allem die ehrlichen Fahrgäste und gefährden die Barrierefreiheit im Nahverkehr.“

Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), weist die Forderung des Deutschen Richterbundes, das Schwarzfahren im ÖPNV über die Errichtung von Zugangsbarrieren einzudämmen, als abwegig zurück: „Wir müssen bei der Diskussion um die Strafbarkeit des Schwarzfahrens dringend zu einer sachlich begründeten Debatte zurückkehren und nicht über Luftschlösser wie die Errichtung von Zugangsbarrieren diskutieren. Es ist natürlich einfach und bequem, aus einer Amtsstube heraus und ohne Kenntnis der tatsächlichen Situation bei den Verkehrsunternehmen solche abwegigen Forderungen zu stellen. Zugangsbarrieren sind weder gut für die Kunden, noch bringen sie den gedachten Effekt, wie man im Ausland sieht. Die Schwarzfahrerquoten sind in Ländern mit Zugangsbarrieren nicht besser oder anders als in Deutschland. Wer die kriminelle Energie hat, eine Leistung zu erschleichen, der findet immer einen Weg. Und nichts hilft dagegen mehr als die Abschreckung einer drohenden Gefängnisstrafe.“

Deshalb sei es wichtig, dass Schwarzfahren in Deutschland eine Straftat bleibe. Dafür gäbe es auch weitere handfeste Gründe, so Wolff. „Gerade bei Wiederholungstätern gibt es nur über die strafrechtliche Verfolgung die Möglichkeit, den notorischen Schwarzfahrer entsprechend zu sanktionieren. Wer öfter und planmäßig diese Leistung erschleicht, der muss auch entsprechend härter bestraft werden. Über eine reine Ordnungswidrigkeit geht das nicht, das funktioniert nur mit den Möglichkeiten die Staatsanwaltschaften und Richter zur Verfügung haben. Außerdem entfielen durch die Herabstufung zur Ordnungswidrigkeit auch das Recht der Kontrolleure zur vorläufigen Festnahme nach § 127 StPO. Das heißt, im Zweifel könnte der Ertappte einfach das Fahrzeug verlassen und niemand kann ihn dann ernsthaft daran hindern“, erklärt Wolff. Damit wären vor allem auch Wiederholungstäter nicht mehr als solche feststellbar.

Zugangsbarrieren, egal welcher Art, treffen vor allem die ehrlichen Fahrgäste

Der Branchenverband VDV, der über 95% der im ÖPNV-Markt tätigen Unternehmen vertritt, hat recherchiert, dass die Schwarzfahrerquote bundesweit konstant bei etwa 3,5 % pro Jahr liegt. Das entspricht nicht nur den Werten, die auch in anderen Ländern mit Zugangsbarrieren festgestellt werden, sondern bedeutet vor allem, dass sich 96,5 % aller Kundinnen und Kunden ehrlich verhalten. „Und dieser großen Mehrheit von Fahrgästen, die oft mit Gepäck, Kinderwagen, Rollstühlen oder Fahrrädern Busse und Bahnen nutzen, sollen wir jetzt mit großem finanziellen Aufwand aus Steuermitteln zu errichtende Zugangsbarrieren zumuten? Das ist absurd. Vor allem auch im Hinblick auf die gesetzlich festgeschriebene Barrierefreiheit im ÖPNV“, so Wolff. Das deutsche Nahverkehrssystem sei über Jahrzehnte absichtlich so konstruiert worden, dass möglichst viele Kundinnen und Kunden schnell, einfach und bequem Busse und Bahnen nutzen könnten. Das sei auch gerade künftig mit Blick auf die Wachstumsanforderungen der Branche bezogen auf Umwelt- und Klimaschutzziele im Verkehr gar nicht anders zu lösen, so Wolff.

100 Millionen Euro pro Jahr gegen das Schwarzfahren, jährlich 250 Millionen Euro Schaden

Trotzdem wenden die Verkehrsunternehmen auch heute schon einiges an Personal, Technik und Finanzmitteln auf, um das Schwarzfahren einzudämmen. Mit Erfolg, aber auch mit entsprechenden Kosten. Die Branche geht von jährlich mindestens 100 Millionen Euro aus, die die Unternehmen für Maßnahmen und Kontrollen gegen Schwarzfahrer ausgeben: „Sich angesichts dessen hinzustellen und zu fordern, dass jetzt die Verkehrsunternehmen in der Pflicht seien etwas zu tun, ist völlig realitätsfremd. Die Branche unternimmt schon aus eigenem Interesse eine Menge, um Schwarzfahren einzudämmen, denn schon heute verlieren dadurch jährlich bundesweit 250 Millionen Euro an Ticketeinnahmen. Ich lade alle ein, die der Meinung sind, unsere Unternehmen täten zu wenig, sich mit mir zusammen vor Ort bei einem unserer Mitgliedsunternehmen zeigen zu lassen was dort bereits täglich gegen Schwarzfahrer unternommen wird. Vielleicht begleiten wir dann auch mal ein Team von Kontrolleuren und erleben, was den Kolleginnen und Kollegen bei ihrer täglichen Arbeit begegnet“, so Wolff.

Damit die vielen ehrlichen Fahrgäste, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Verkehrsunternehmen nicht am Ende die Zeche fürs Schwarzfahren alleine zahlen müssten, gäbe es keine Alternative zum Schwarzfahren als Straftatbestand, erklärt Wolff abschließend.