



Freiheitsfonds ist ein Projekt des
Offene Tore e.V.
Singerstraße 109
10179 Berlin
info@freiheitsfonds.de | Telefax: +49 30 138 807 55

Stellungnahme zu den Eckpunkten zur Modernisierung des Strafgesetzbuchs

09.04.2024

Die geplante Entkriminalisierung von „Fahren ohne Fahrschein“ begrüßt der Freiheitsfonds ausdrücklich. Die Strafverfolgung betrifft vor allem Menschen mit geringem oder keinem Einkommen und zieht schwerwiegende soziale Folgen nach sich. Auch die Justiz und der Haushalt werden durch die geplante Streichung des Straftatbestandes spürbar entlastet. Staatliche Ressourcen können für alle gewinnbringender verteilt werden. Fahren ohne Fahrschein sollte aber nicht als Ordnungswidrigkeit weiter verfolgt werden. Die positiven Folgen der Entkriminalisierung werden so abgeschwächt. Erhebliche Belastungen für die Verwaltungsbehörden sowie für Betroffene bleiben bestehen. Das ist unnötig und weiterhin sozialschädlich. Das erhöhte Beförderungsentgelt reicht aus, um Menschen, die ohne Fahrschein fahren, abzuschrecken und gegenüber zahlenden Kund*innen zu benachteiligen.

Im Koalitionsvertrag haben sich SPD, Bündnis90/Die Grünen und FDP geeinigt, dass das Strafrecht systematisch auf „Handhabbarkeit, Berechtigung und Wertungswidersprüche“ überprüft werden soll. Hierbei sollen „historisch überholte Straftatbestände, die Modernisierung des Strafrechts und die schnelle Entlastung der Justiz“ fokussiert werden.

Wir begrüßen ausdrücklich, dass im Eckpunktepapier zur Modernisierung des Strafgesetzbuchs des Justizministeriums vom 23. November 2023 die Streichung des Straftatbestands Erschleichen von Leistungen vorgesehen ist. Der verschwindend geringe Unrechtsgehalt der Tat auf der einen Seite und die massiven negativen Effekte in sozialer und gesellschaftlicher Hinsicht auf der anderen Seite gebieten die Streichung der Norm (1.). In Anbetracht der Tatsache, dass die 2023 beschlossene Reform der Ersatzfreiheitsstrafe für betroffene Personen bisher faktisch keinerlei Verbesserung bedeutet, muss dem Eckpunktepapier zeitnah ein Gesetzentwurf folgen (2.). An die Stelle des Straftatbestands sollte dabei keine Ordnungswidrigkeit treten. Die deutlich besseren Argumente sprechen dafür, die historische Chance einer Reform zu nutzen. Die Verkehrsunternehmen sind in der Lage, selbst für die Eintreibung der Geldforderungen zu sorgen. Sie müssen nicht auf Staatskosten von den Straf- und Verwaltungsbehörden unterstützt werden (3.).

1. Entkriminalisierung von § 265a Abs. 1 Var. 3 StGB zwingend erforderlich

Die vielfältigen Argumente für die Entkriminalisierung von Fahren ohne Fahrschein haben verschiedene Akteure – so auch eine Vielzahl von Sachverständigen unterschiedlichster Parteien¹ oder die Justizminister der Länder² – in letzter Zeit immer wieder vorgetragen. Sie lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Der **Unrechtsgehalt** ist **verschwindend gering**. Nach Auffassung der Rechtsprechung ist für die Verwirklichung des Tatbestands von § 265a Abs. 1 Var. 3 StGB ausreichend, dass eine Person ohne gültiges Ticket fährt.³ Das „Erschleichen“ bedarf – anders als bei den anderen Tatbestandsvarianten von § 265a Abs. 1 StGB keiner weiteren Handlung. Dies ist mit Blick auf das sogenannte „Verschleifungsverbot“ aus verfassungsrechtlicher Sicht bedenklich.⁴ Das Verschleifungsverbot verbietet, Tatbestandsmerkmale so weit auszulegen, dass sie vollständig in anderen aufgehen, also zwangsläufig mit anderen verwirklicht werden. Darüber hinaus ist der Schaden verschwindend gering, wobei die Verkehrsunternehmen zudem durch die fällig werdende Vertragsstrafe – das erhöhte Beförderungsentgelt in Höhe von idR 60 Euro – einen zivilrechtlichen Anspruch gegen die betroffenen Personen haben, der die Höhe des Schadens in aller Regel übersteigt.⁵ Dabei ist die Berechnung des Schadens schon zweifelhaft. Der seitens der Verkehrsunternehmen monierte Einnahmeverlust ist nicht zu belegen. Menschen, die zahlungsunfähig sind, wären schlicht nicht in der Lage für das Ticket zu zahlen. Diese Einnahmemöglichkeit existiert mithin real nicht. Eine weitere Person mehr mit Bus oder Bahn mitzunehmen verursacht hingegen kaum Kosten.

Der Straftatbestand trifft weit **überproportional finanziell arme Menschen**, wobei die Strafen – insbesondere aufgrund der hohen Zahl der verhängten Ersatzfreiheitsstrafen – für die betroffenen Personen schwerwiegende und unverhältnismäßige Konsequenzen haben. Nach § 265a StGB verurteilt werden weit überwiegend Menschen mit niedrigem oder gar keinem Einkommen. Dies ergibt sich aus Auswertungen auf Länderebene, wonach die Höhe der von Gerichten verhängten Tagessätze sich am unteren Rand bewegt.⁶ Eine Erfahrung, die wir in unserer Arbeit machen und die sich mit den Erfahrungen von Mitarbeiter*innen im Strafvollzug und in der Straffälligensozialarbeit deckt, ist: armutsbetroffene Bürger*innen werden nicht selten wiederholt nach § 265a StGB straffällig, wobei sie keine anderen Straftaten begehen. Hier liegt nahe, dass es den Betroffenen nicht an der Bereitwilligkeit mangelt, ein Ticket zu zahlen, sondern schlicht am Geld. Die Betroffenen werden also straffällig, weil sie auf den Nahverkehr angewiesen sind, aber kein Geld haben, ihn zu

¹ Vgl. Eine Vielzahl der Sachverständigen bei der öffentlichen Anhörung des Rechtsausschusses vom 19. Juni 2023 zum Gesetzesentwurf BT-Drs. 20/2081, vgl. <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2023/kw25-pa-recht-fahrschein-952266>. Schriftlich abrufbare Stellungnahmen u.a. von Prof. Dr. Mosbacher, abrufbar unter: <https://kripoz.de/wp-content/uploads/2023/06/Stellungnahme-Mosbacher-FoF.pdf>, Prof. Dr. Hefendehl, abrufbar unter: <https://kripoz.de/wp-content/uploads/2023/06/Stellungnahme-Hefendehl-FoF.pdf>; Markus Kühn, abrufbar unter: https://kripoz.de/wp-content/uploads/2023/06/Stellungnahme-Kuehn_SKM_FoF.pdf, Arne Semsrott, abrufbar unter: https://kripoz.de/wp-content/uploads/2023/06/Stellungnahme-Semsrott_FoF.pdf sowie (mit Einschränkungen bzw. für eine Modifizierung) Jana Zapf für den Deutschen Richterbund, abrufbar unter: https://kripoz.de/wp-content/uploads/2023/06/Stellungnahme-Kuehn_SKM_FoF.pdf.

² https://www.justiz.nrw.de/JM/jumiko/beschluesse/2022/Herbstkonferenz_2022/TOP-II_19---Aufhebung-der-Strafbarkeit-des-Fahrens-ohne-Fahrschein.pdf; <https://regionalheute.de/nrw-justizminister-gegen-gefaengnisstrafen-fuers-schwarzfahren-1669733886/>.

³ BGHSt 53, 122 = NJW 2009, 1091.

⁴ Vgl. dazu ausführlicher Stellungnahmen Mosbacher und Hefendehl.

⁵ im Jahr 2021 lag die Schadenshöhe in 72,5% der erfassten Fälle unter 15 Euro (PKS 2021 Tab. 07).

⁶ In NRW betrug die durchschnittliche Tagessatzhöhe bei Verurteilungen nach § 265a StGB im Jahr 2018 etwa 14 Euro, vgl. Lobitz & Wirth 2018, abrufbar unter: https://www.justiz.nrw.de/Gerichte_Behoerden/landesjustizvollzugsdirektion/statistik_und_forschung/projekte_des_krimd/2_54---2018_03_28-EFS_Abschlussbericht-Versandfassung-JM_Anlage-Bericht-Arbeitsgruppe.pdf.

bezahlen. Die Tatsache, dass im Jahr 2022 – dem Jahr des 9-Euro-Tickets – die Verurteilungen wegen § 265a StGB zurückgegangen sind,⁷ stützt diese Annahme. Während Gerichte in 95 % der Verurteilungen wegen § 265a StGB Geld- und keine Freiheitsstrafen verhängen,⁸ kommt es aufgrund der prekären finanziellen Verhältnisse der Betroffenen sehr häufig dazu, dass die Geldstrafen in Ersatzfreiheitsstrafen (§ 47 Abs. 2 StGB) umgewandelt werden. In der Vergangenheit – als dies noch separat erhoben wurde – machten Verurteilungen nach § 265a StGB fast ein Viertel aller Ersatzfreiheitsstrafen aus.⁹ Laut der Süddeutschen Zeitung werden weiterhin jedes Jahr 7000 Menschen wegen § 265a StGB inhaftiert,¹⁰ wobei es sich bei der weit überwiegenden Zahl der Fälle um Ersatzfreiheitsstrafen handelt. Die in § 47 Abs. 1 StGB verankerte Vorgabe des Gesetzgebers, dass kurze Haftstrafen zu vermeiden sind, wird damit systematisch verletzt. Zwar ist die Möglichkeit der Ersatzfreiheitsstrafe ebenfalls im StGB vorgesehen. Dass sie allerdings in Bezug auf ein Delikt derart häufig, fast schon regelhaft verhängt wird, dürfte dem Gesetzgeber nicht vorgeschwebt sein. Hinzukommt, dass die Handlungen der Betroffenen nicht von krimineller Energie, sondern von faktischen Zwängen (der Zahlungsunfähigkeit) zeugen. Laut einer Studie der Kriminologin Nicole Bögelein in Mecklenburg-Vorpommern ist der Großteil der Personen, die eine Ersatzfreiheitsstrafe aufgrund von Fahren ohne Fahrschein verbüßen, arbeitslos. Zusätzlich ist jede dritte Person suchtkrank. Mehr als ein Achtel der Betroffenen ist obdachlos.¹¹

Bei dem Erschleichen von Leistungen handelt es sich um ein **Massendelikt**. Das Fahren ohne Fahrschein ist eine der häufigsten Bagatelldelikte. Laut Polizeilicher Kriminalstatistik gab es im Jahr 2022 etwas über 130.000 Fälle des § 265a StGB. Das sind über 4 % der Gesamtkriminalität. Die Beförderungsererschleichung ist dabei der Hauptanwendungsfall aller Varianten des § 265a Abs. 1 StGB (98,5 %). Im Jahr 2021 wurde in 43.281 Fällen wegen einer Straftat nach § 265a StGB verurteilt, das entspricht 5,3 % aller abgeurteilten Straftaten.¹² Im Jahr 2022 ging die Zahl der Verurteilten zwar zurück auf etwa 28.000, wobei als mögliche Erklärung für den Rückgang das – mittlerweile wieder abgeschaffte – 9-Euro-Ticket angesehen wurde.¹³ Außerdem entscheiden sich immer mehr Städte gegen die Strafverfolgung von Fahren ohne Fahrschein. Inzwischen verzichten Bremen, Bremerhaven, Düsseldorf, Halle, Karlsruhe, Köln, Münster und Wiesbaden auf Strafanträge, weitere werden in den kommenden Monaten dazukommen.¹⁴

Mit der Qualifizierung als Massendelikt und der großen Anzahl an Ersatzfreiheitsstrafen geht eine hohe personelle und **finanzielle Belastung des Staats** einher. Pro Fall liegt der Aufwand für die Staatsanwaltschaft im Schnitt bei 76 Minuten, hinzu kommen die tatsächlichen Sitzungsstunden. Bei Gerichten fallen im Schnitt 157 Minuten für ein Urteil an, Rechtspfleger sind mit einem Fall zwischen 22 und 110 Minuten beschäftigt.¹⁵ Diese Ressourcen fehlen an

⁷ Hasso Suliak, 9-Euro-Ticket wirkte offenbar gegen Schwarzfahren, LTO vom 11. Januar 2024, abrufbar unter: <https://www.lto.de/recht/nachrichten/n/verurteilungen-schwarzfahren-2022-statistisches-bundesamt-clara-buenger-265a-stgb/>

⁸ Vgl. Stellungnahme des deutschen Richterbunds mwN, abrufbar unter: https://kripoz.de/wp-content/uploads/2023/06/Stellungnahme-Zapf_DRB-FoF.pdf.

⁹ MK/Hefendehl, StGB, 4. Aufl., § 265a Rn. 15.

¹⁰ <https://www.sueddeutsche.de/panorama/schwarzfahren-haftstrafe-ersatzfreiheitsstrafe-gefaengnis-bundestag-1.5943988>.

¹¹ Bögelein et al. 2019 S. 282-296.

¹² Dazu Stellungnahme Mosbacher, abrufbar unter: <https://kripoz.de/wp-content/uploads/2023/06/Stellungnahme-Mosbacher-FoF.pdf>.

¹³ Vgl. Hasso Suliak, 9-Euro-Ticket wirkte offenbar gegen Schwarzfahren, LTO vom 11. Januar 2024, abrufbar unter: <https://www.lto.de/recht/nachrichten/n/verurteilungen-schwarzfahren-2022-statistisches-bundesamt-clara-buenger-265a-stgb/>

¹⁴ <https://freiheitsfonds.de/#cities>.

¹⁵ Siehe Bögelein/Wilde, Der Rechtsstaat und das Fahren ohne Fahrschein - Was kostet den Staat die Verfolgung

anderen Stellen, etwa bei der Verfolgung von Wirtschaftskriminalität, die aufgrund ihrer Komplexität nicht schnell „abgearbeitet“ werden kann.¹⁶ Zudem gibt es weitere Kosten für die Ersatzfreiheitsstrafe. Ein Tag in Haft kostet laut Bundesregierung zwischen 126,02 und 218,94 Euro.

Allein die Arbeit des Freiheitsfonds hat sich kostenmäßig stark entlastend für die Staatskasse ausgewirkt: Seit Dezember 2021 hat die Initiative bundesweit insgesamt 985 Gefangene freigekauft und zusammen 180 Haftjahre gelöscht. Die daraus folgende Reduzierung der Haftkosten hat der Steuerkasse 14,01 Millionen Euro gespart.¹⁷

Dementsprechend gibt es aus guten Gründen breiten **Rückhalt für die Entkriminalisierung** in der Bevölkerung. Die Forderung nach einer Streichung von § 265a StGB findet große Zustimmung in der Bevölkerung: mehr als zwei Drittel der Bevölkerung - knapp 70 % - sprechen sich über Parteigrenzen hinweg laut einer Infratest-Umfrage dagegen aus, dass Menschen wegen Fahren ohne Fahrschein inhaftiert werden.¹⁸

Die meisten der Anfragen auf Auslösungen, die uns erreichen, werden uns zudem durch Mitarbeitende der Justizvollzugsanstalten selbst zugesandt. Auch der Deutsche Richterbund spricht sich jedenfalls für eine deutliche Modifizierung des Straftatbestands aus.¹⁹ Das zeigt: die Verantwortlichen aus der Praxis haben das Problem als solches erkannt. Es kann allerdings nicht an zivilgesellschaftlichen Organisationen wie dem Freiheitsfonds liegen, die schädlichen Auswirkungen falscher Gesetze und falscher Rechtsprechung so gut wie möglich abzufedern. Es ist Aufgabe des Gesetzgebers, die aufgezeigten Missstände durch eine rasche und umfassende Streichung von § 265a Sb. 1 Var. 3 StGB zu beseitigen.

2. Dringlichkeit der Umsetzung

Um zu veranschaulichen, mit welchen Hintergründen die Betroffenen inhaftiert werden, möchten wir Ihnen exemplarisch ein paar biografische Einblicke der Menschen anführen, die wir durch unsere Spenden freikaufen konnten. Allen von ihnen ist gemein, dass die Betroffenen in Krisensituationen leben, die durch die Inhaftierung deutlich verschlimmert werden. Alle Fälle stammen aus diesem oder dem vergangenen Jahr:

- Eine Frau, die wegen häuslicher Gewalt zusammen mit ihrem Kind in ein Frauenhaus geflohen ist. Von dort erstellte sie eine Anzeige bei der Polizei – weil dadurch auffällt, dass es noch einen offenen Haftbefehl wegen Fahren ohne Fahrschein gegen sie gibt wurde sie inhaftiert. Ihr Kind muss sie im Frauenhaus lassen.

- Ein Mann, der seit einer Covid-Infektion arbeitsunfähig ist. Er konnte die Fahrkarten für die Fahrt zum Arzt und zu seiner 9-jährigen Tochter nicht bezahlen. Auch die gegen ihn verhängte Geldstrafen konnte er nicht stemmen. Deswegen kam er ins Gefängnis. Von dort aus musste er dreimal pro Woche zur Dialyse gefahren werden - begleitet von zwei Beamten.

von § 265a StGB?, abrufbar unter: <https://kripoz.de/2023/09/20/der-rechtsstaat-und-das-fahren-ohne-fahrschein-§-265a-stgb-was-kostet-die-verfolgung-eines-umstrittenen-straftatbestands/> .

¹⁶ Vgl. auch Stellungnahme Mosbacher, abrufbar unter: <https://kripoz.de/wp-content/uploads/2023/06/Stellungnahme-Mosbacher-FoF.pdf> .

¹⁷ <https://freiheitsfonds.de/>.

¹⁸ <https://www.infratest-dimap.de/umfragen-analysen/bundesweit/umfragen/aktuell/fahren-ohne-fahrschein/>.

¹⁹ Vgl. Stellungnahme des Deutschen Richterbunds, abrufbar unter: https://kripoz.de/wp-content/uploads/2023/06/Stellungnahme-Zapf_DRB-FoF.pdf.

- Ein gehörloser Mann, der seit 3 Wochen in Baden-Württemberg im Gefängnis saß, weil er ohne Ticket Bus gefahren ist. Die Beamten konnten sich kaum mit ihm verständigen.
- Eine gehörlose Frau, deren Kind wegen der Haft über das Jugendamt in einer Pflegefamilie untergebracht wurde. Neben ihrer Gehörlosigkeit gibt es eine weitere Einschränkung: sie kann nur in polnischer Sprache Lippenlesen.
- Eine junge Mutter, die für zwei Monate ins Gefängnis sollte. Sie war im Jahr 2019 ohne Ticket Bus gefahren und konnte die Strafe nicht zahlen. Ihr 10 Wochen altes Baby hätte sie dem Jugendamt übergeben müssen. Nur wegen eines fehlenden Tickets.

All diese Beispiele zeigen, welche existenziellen Krisen Verurteilungen nach § 265a StGB bzw. die Verhängung von Ersatzfreiheitsstrafe bei betroffenen Personen auslösen. Die halbherzige und nach Beschluss noch verschobene Reform der Ersatzfreiheitsstrafen, deren praktische Umsetzung zudem noch nicht erfolgt ist, schafft hier keinerlei Abhilfe für die betroffenen Personen. Nur rechtskräftige Urteil nach Februar 2024 fallen unter die Regelung, die somit erst Jahre später in der Praxis erkennbar sein wird. Umso wichtiger ist es deswegen, die Streichung des Straftatbestands nun mit absoluter Priorität zu verfolgen.

3. Herabstufung zur Ordnungswidrigkeit ist keine Lösung

Bei der anstehenden Reform sollte nicht der Fehler gemacht werden, den Straftatbestand mit einer Ordnungswidrigkeit zu ersetzen, sondern die Chance für eine umfassende Streichung des Tatbestands genutzt werden:

Die Einstufung von Fahren ohne Fahrschein als Ordnungswidrigkeit ist **systemwidrig**. Die grundsätzliche Pönalisierung der bloßen Nichterfüllung von zivilrechtlichen Ansprüchen, die das Bundesverfassungsgericht im Grundsatz ablehnt,²⁰ bleibt bestehen, wenn Fahren ohne Fahrschein zur Ordnungswidrigkeit herabgestuft wird. Weder die Ordnungs- noch die Strafverfolgungsbehörden sind dafür da, private Forderungen einzutreiben. Der Zivilrechtsweg ist ein effektives und ausreichendes Mittel, auf den auch sonst Gläubiger verwiesen werden.

Das **erhöhte Beförderungsentgelt** ist als Abschreckung **ausreichend**. 60 Euro sind eine beträchtliche Summe, die die durchschnittlichen Bußgelder etwa im Bereich von Falschparken um ein Vielfaches übersteigen. Verkehrsbetriebe können diesen Betrag als zivilrechtlichen Anspruch gegenüber den Betroffenen geltend machen. Das erhöhte Beförderungsentgelt trifft dabei – naturgemäß – Menschen, die über wenig Geld verfügen, besonders hart. Bei Nichtzahlung übergeben Verkehrsunternehmen den Fall zudem idR an ein Inkassounternehmen, um das Geld einzutreiben. Dabei summieren sich schnell hohe Mahn- und Inkassogebühren und es erfolgen Meldungen und Einträge bei der Schufa, welche dann die Kreditwürdigkeit der Betroffenen herabstuft. Das wiederum erschwert die Teilnahme an Warenverkehr und die Suche nach Wohnraum.²¹ Nur wenige Menschen setzen sich freiwillig dem Risiko dieser weitreichenden Folgen aus. Für zahlungsfähige Fahrgäste ist der Kauf eines gültigen Tickets mithin immer noch sehr lohnenswert. Ein zusätzliches Bußgeld hätte

²⁰ Vgl. BVerfGE 50, 142 (Rn. 47)

²¹ Siehe Bögelein/Wilde, Der Rechtsstaat und das Fahren ohne Fahrschein - Was kostet den Staat die Verfolgung von § 265a StGB?, abrufbar unter: <https://kripoz.de/2023/09/20/der-rechtsstaat-und-das-fahren-ohne-fahrschein-§-265a-stgb-was-kostet-die-verfolgung-eines-umstrittenen-straftatbestands/> .

hingegen keine praktischen Auswirkungen. Es würde weit überwiegend Menschen betreffen, die sich die Zahlung des Bußgelds ohnehin nicht leisten können.²² Erschwerend kommt bei Ordnungswidrigkeiten hinzu kommt, dass bei der Bemessung der Höhe des Bußgeldes kein Raum für soziale Gesichtspunkte bleibt. Diese erfolgt einheitlich nach einem Katalog. Mittellose Menschen wären dementsprechend deutlich stärker betroffen. Schließlich ist die Durchsetzung der zivilrechtlichen Vertragsstrafe den Verkehrsbetrieben unabhängig vom Bestehen eines Straftatbestands oder einer Ordnungswidrigkeit möglich. Auch **bei** zivilrechtlichen Ansprüchen, können Kontrolleure der Verkehrsbetriebe die Identität betroffener Personen feststellen und die Personen im Zweifel auch festhalten (vgl. § 229 BGB).²³ Dass das erhöhte Beförderungsentgelt für sich genommen vollkommen ausreichend ist und es eines staatlichen Einschreitens darüber hinaus nicht bedarf, zeigt auch die Vielzahl der städtischen Verkehrsbetriebe, die sich entschieden haben, Fahren ohne Fahrschein nicht mehr zur Anzeige zu bringen.

Daneben besteht weiterhin die Gefahr, dass Menschen, die sich eine Fahrkarte beziehungsweise das erhöhte Beförderungsentgelt schlicht nicht leisten können, aufgrund dessen im Gefängnis landen. Zwar kommt Straftat oder Ersatzfreiheitsstrafe nicht mehr in Betracht, stattdessen jedoch **Erzwingungshaft** nach §§ 96 ff. des Ordnungswidrigkeitengesetzes (OWiG). Diese Art der Beugehaft kann bis zu sechs Wochen (für einen Bußgeldbescheid) beziehungsweise drei Monate (für mehrere Bußgeldbescheide) angeordnet werden. Anders als bei der Ersatzfreiheitsstrafe führt die Vollstreckung der Erzwingungshaft nicht zu einer Tilgung der Geldbuße. Zwar darf die Erzwingungshaft wegen derselben Geldbuße nicht wiederholt werden (§ 96 Abs. 3 Satz 3 OWiG), die Schuld bleibt jedoch bestehen. Wie viele Tage Haft aus einem Geldbetrag resultieren, liegt im Ermessen der Richter*innen. Während manche etwa einen Tag Haft pro 20 Euro anordnen, ist anderen ein Tag Haft 80 Euro wert. Die Erzwingungshaft trifft insbesondere mittellose Menschen. Zwar darf sie nach dem Gesetz nicht angeordnet werden, wenn der Betroffene seine Zahlungsunfähigkeit dar getan hat oder Umstände bekannt sind, aus denen sich die Zahlungsunfähigkeit ergibt (§ 96 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 4 OWiG). In aller Regel ist dem Gericht hierzu jedoch nichts bekannt, der Beschluss ergeht ohne mündliche Verhandlung. Oft wird ein Vordruck verwendet, in dem lediglich die Höhe der Geldbuße und die Anzahl der Hafttage manuell ergänzt werden. Eine schriftliche Anhörung vor Anordnung der Erzwingungshaft wird bei Menschen, die sich in prekären Lebenssituationen befinden, häufig nichts ergeben. Oft fehlen auch die nötigen Sprachkenntnisse, insbesondere angesichts der verwendeten behördenspezifische Sprache. Hinzu kommt, dass die Schwelle, ab der Gerichte in dieser Konstellation von Zahlungsunfähigkeit ausgehen, sehr hoch ist. Zahlungsunfähigkeit soll erst dann vorliegen, wenn Betroffene selbst bei Ausschöpfung aller zur Verfügung stehenden Geldquellen, Einschränkung der Lebenshaltungskosten und unter Anspannung sämtlicher finanzieller Erwerbsobliegenheiten nicht in der Lage sind, die Geldbuße ggf. unter Bewilligung von Zahlungserleichterungen zu zahlen. So soll Erzwingungshaft auch gegenüber einkommens- und vermögenslosen Betroffenen, die von Arbeitslosengeld leben, wegen kleinerer Bußgeldbeträge festgesetzt werden dürfen.²⁴ Berliner Gerichte hielten nicht einmal den Empfang von ALG II in Kombination mit der Betreuung eines behinderten Sohnes sowie partieller Arbeitsunfähigkeit für ausreichend, wobei der Berliner Verfassungsgerichtshof diese Rechtsprechung zuletzt als verfassungswidrig beanstandete.²⁵ Auch der Deutsche Richterbund geht davon aus, dass den Menschen, die nicht in der Lage sind, ein Bußgeld für

²² Vgl. Stellungnahme des deutschen Richterbunds, abrufbar unter: https://kripoz.de/wp-content/uploads/2023/06/Stellungnahme-Zapf_DRB-FoF.pdf.

²³ Siehe dazu auch Stellungnahme Mosbacher, abrufbar unter: <https://kripoz.de/wp-content/uploads/2023/06/Stellungnahme-Mosbacher-FoF.pdf>.

²⁴ LG Arnsberg, Beschluss vom 2. Februar 2006 - 2 Qs 19/06.

²⁵ Vgl. VerfGH des Landes Berlin, Beschluss vom 13.06.2022 - 139/21, abrufbar unter: <https://openjur.de/u/2437924.html>.

das Fahren ohne Fahrschein zu bezahlen, im Vollstreckungsverfahren Erzwingungshaft droht.²⁶ Aus unserer Arbeit beim Freiheitsfonds bzw. den Vollstreckungsblättern, die Betroffene uns mit ihren Anträgen übersenden, wissen wir, dass Erzwingungshaft auch dann angeordnet wird, wenn die Betroffenen eigentlich zahlungsunfähig sind. Ob dies an einer besonders harten (und im Zweifel verfassungswidrigen) Auslegung der Gerichte liegt oder daran, dass keine Prüfung stattgefunden hat, mag insofern dahinstehen.

Die Klassifizierung von Fahren ohne Fahrschein als Ordnungswidrigkeit wäre mit einem äußerst großen **Verwaltungsaufwand und Kosten** verbunden. Es besteht die Gefahr, dass die durch die Entkriminalisierung erreichten hohen Einsparungen an Verwaltungskosten nicht zu Buche schlagen. Möglicherweise müsste eine neue Behörde geschaffen werden,²⁷ mindestens käme eine erhebliche Mehrbelastung auf die bestehenden Ordnungsämter zu. Anzeigen von Verkehrsunternehmen würden nicht mehr von der Staatsanwaltschaft, sondern von Ordnungsämtern oder neu zu schaffenden Behörden bearbeitet werden. Damit wird lediglich die Stelle ausgetauscht, eine geringere personelle oder finanzielle Belastung geht damit jedoch nicht einher. Zwar können Verwaltungsbehörden Bußgeldverfahren aus Opportunitätsgründen einstellen, diese Möglichkeit hat die Staatsanwaltschaft mit den §§ 153 ff. StPO aktuell jedoch auch. Zudem müssen sich die Staats- bzw. Anwaltschaften sowie schließlich die Amtsgerichte im Falle eines Einspruchs dennoch (zusätzlich zu der Behörde) mit dem Fall auseinandersetzen. Die Amtsgerichte werden mit den Fällen zudem im Zuge der nach allen vorhandenen empirischen Daten voraussichtlich massenhaft vorkommenden Verfahren zur Anordnung der Erzwingungshaft befasst werden. Sollten die Gerichte in diesen Verfahren die gebotene Sorgfalt bei der Überprüfung einer etwaigen Zahlungsunfähigkeit an den Tag legen, entsteht auch insoweit ein beträchtlicher Aufwand, der etwa den bisher üblichen Aufwand im Strafbefehlsverfahren durchaus überschreiten könnte.

Es ist an der Zeit, dass die Bundesrepublik Deutschland personelle und finanzielle Kapazitäten nicht weiter darauf verschwendet, die finanziell Schwächsten unserer Gesellschaft sinn- und herzlos zu drangsalieren, sondern die Ressourcen stattdessen für sinnvolle Projekte – etwa die Bekämpfung von Steuerkriminalität – einsetzt. Es besteht die historische Chance, dass die Regierungskoalition mit der ersatzlosen Streichung von § 265a Abs. 1 Var. 3 StGB einen großen Schritt in die richtige Richtung macht.

Vorstand Offene Tore e.V.

Hannah Vos
Dr. Vivian Kube
Arne Semsrott

²⁶ Stellungnahme Deutscher Richterbund, abrufbar unter: https://kripoz.de/wp-content/uploads/2023/06/Stellungnahme-Zapf_DRB-FoF.pdf.

²⁷ So Stellungnahme Deutscher Richterbund.