

Dr. Marco Buschmann
Bundesminister der Justiz
11015 Berlin

06. August 2024

Offener Brief: Wir fordern die ersatzlose Abschaffung des § 265a StGB!

Sehr geehrter Herr Minister Dr. Buschmann,

als Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler verschiedenster Disziplinen bitten wir Sie eindringlich, Ihr Versprechen auf eine Reformierung des § 265a StGB schnellstmöglich einzulösen. Wir möchten Sie in diesem Brief auf die tiefgreifenden Probleme der derzeitigen Rechtslage hinweisen und aufzeigen, wie eine konsequente Entkriminalisierung des sogenannten Erschleichens von Leistungen armutsbetroffene Bürgerinnen und Bürger, Behörden und Justiz entlasten wird.

Die Unterzeichnenden fordern eine konsequente Entkriminalisierung des § 265a StGB. Eine Vielzahl an Argumenten spricht dafür:

1. Der Unrechtsgehalt ist gering: Für das „Erschleichen von Leistungen“ bedarf es lediglich einer Fahrt mit dem öffentlichen Nahverkehr ohne gültigen Fahrausweis. Es müssen keinerlei Barrieren oder andere Hindernisse überwunden werden. Darüber hinaus ist der Schaden pro Fahrt ohne gültiges Ticket marginal. Zugleich haben die Verkehrsunternehmen durch das erhöhte Beförderungsentgelt in Höhe von i.d.R. 60 Euro einen zivilrechtlichen Anspruch gegen die betroffenen Personen, der die Höhe des Schadens in aller Regel bei weitem übersteigt.¹
2. Der Straftatbestand trifft überproportional armutsbetroffene Menschen und solche in prekären Lebenslagen: Wobei die Strafen – insbesondere aufgrund der hohen Zahl der verhängten Ersatzfreiheitsstrafen – für die betroffenen Personen schwerwiegende und unverhältnismäßige Konsequenzen haben (wie bspw. Wohnungsverlust). Laut aktuellen Studien gehen 25 % der verhängten Ersatzfreiheitsstrafen auf Fahren ohne Fahrschein zurück.² Hinzu kommt, dass die Handlungen der Betroffenen nicht von krimineller Energie, sondern von faktischen Zwängen (der Zahlungsunfähigkeit) zeugen. Der Großteil der Menschen, die eine Ersatzfreiheitsstrafe aufgrund von Fahren ohne Fahrschein verbüßen, ist arbeitslos. Zusätzlich ist etwa jede dritte Person drogenabhängig. Bis zu jeder fünfte Betroffene hat keinen festen Wohnsitz.³
3. Bei der „Beförderungsererschleichung“ handelt es sich um ein Massendelikt: Das Fahren ohne Fahrschein ist eine der häufigsten Bagatellstraftaten. Im Jahr 2023 gab es 148.218 Fälle des § 265a StGB. Das sind rund 3 % der Gesamtkriminalität.⁴ Mit der Qualifizierung als Massendelikt und der großen Anzahl an Ersatzfreiheitsstrafen geht eine hohe personelle und finanzielle Belastung des

¹ Im Jahr 2021 lag die Schadenshöhe in 72,5% der erfassten Fälle unter 15 Euro (PKS 2021 Tab. 07)

² Lobitz/Wirth 2019, S. 11 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 | Bögelein, N./Glaubitz, C./Neumann, M. & Kamieth, J. (2019): [Bestandsaufnahme der Ersatzfreiheitsstrafe in Mecklenburg-Vorpommern](#). In: Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform, Jg. 102, Heft 4, S. 282-296; S. 290

³ Lobitz/Wirth 2019, S. 23

⁴ Siehe Bundeskriminalamt (2024): Polizeiliche Kriminalstatistik 2023. Wiesbaden

Staats einher. So zeigen Berechnungen, dass die Strafverfolgung von § 265a StGB den Staat jährlich mindestens 114 Millionen Euro kostet.⁵ Diese Ressourcen fehlen an anderen Stellen.

4. Auch der breite Rückhalt für die Entkriminalisierung in der Bevölkerung ist ein zentrales Argument für eine zeitnahe Umsetzung der Reform: Umfragen zufolge befürworten 55 % bis 70 % der Bevölkerung die Forderung nach einem Ende der Inhaftierungen wegen Fahrens ohne Fahrschein.⁶ Inzwischen haben bereits elf deutsche Städte bzw. regionale Verkehrsbetriebe beschlossen, das wiederholte Fahren ohne Ticket nicht mehr zur Anzeige zu bringen (u.a. Bremen, Dresden, Karlsruhe und Köln).⁷

Kurzum: Der geringe Unrechtsgehalt der Tat sowie die massiven negativen Effekte in sozialer und gesellschaftlicher Hinsicht gebieten die ersatzlose Streichung des § 265a StGB.

Eine Herabstufung zur Ordnungswidrigkeit reicht nicht aus!

Bei der ausstehenden Reform sollte jedoch nicht der Fehler gemacht werden, den Straftatbestand durch eine Ordnungswidrigkeit zu ersetzen. Die positiven Folgen der Entkriminalisierung würden so abgeschwächt und erhebliche Belastungen für Betroffene und die Behörden bleiben bestehen. Folgende Aspekte sprechen gegen die Herabstufung zu einer Ordnungswidrigkeit:

1. Bei einer Herabstufung zur Ordnungswidrigkeit besteht die Gefahr, dass Menschen, die sich eine Fahrkarte und folgend das Bußgeld nicht leisten können, über die Erzwingungshaft inhaftiert werden.⁸ Diese kann bis zu sechs Wochen (für einen Bußgeldbescheid) beziehungsweise drei Monate (für mehrere Bußgeldbescheide) angeordnet werden. Wie viele Tage Haft aus einem Geldbetrag resultieren, liegt im Ermessen der Richterinnen und Richter. Während manche etwa einen Tag Haft pro 20 Euro anordnen, ist anderen ein Tag Haft 80 Euro wert. Auch die Erzwingungshaft trifft insbesondere mittellose Menschen.
Zwar kann Erzwingungshaft nur angeordnet werden, wenn die Person nicht zahlungsunfähig ist. Dies nachzuweisen ist allerdings für die Gruppe der Betroffenen, die psychisch und physisch hochgradig belastet ist, kaum leistbar.
2. Die Klassifizierung von Fahren ohne Fahrschein als Ordnungswidrigkeit wäre mit einem großen Verwaltungsaufwand und Kosten verbunden. Die Einsparungen durch die Entkriminalisierung würden somit vermutlich nicht zu Buche schlagen. Möglicherweise müsste eine neue Behörde geschaffen werden.⁹ Damit würde lediglich die Stelle ausgetauscht, eine geringere personelle oder finanzielle Belastung ginge damit nicht einher.
3. Weder die Ordnungs- noch die Strafverfolgungsbehörden sind dafür da, private Forderungen einzutreiben. Im Wesentlichen handelt es sich um einen zivilrechtlichen Konflikt, nicht um eine strafrechtliche Angelegenheit. Der Zivilrechtsweg ist ein effektives und ausreichendes Mittel, auf den auch sonst Gläubigerinnen und Gläubiger verwiesen werden. Bei Nichtzahlung übergeben Verkehrsunternehmen den Fall i.d.R. 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 die Kreditwürdigkeit der Betroffenen herabstuft. Das wiederum erschwert

⁵ Siehe Bögelein/Wilde (2023): Der Rechtsstaat und das Fahren ohne Fahrschein – Was kostet den Staat die Verfolgung von § 265a StGB? In: Kriminalpolitische Zeitung. (<https://kripoz.de/2023/09/20/der-rechtsstaat-und-das-fahren-ohne-fahrschein-%C2%A7-265a-stgb-was-kostet-die-verfolgung-eines-umstrittenen-straftatbestands/>)

⁶ <https://www.infratest-dimap.de/umfragen-analysen/bundesweit/umfragen/aktuell/fahren-ohne-fahrschein/>; <https://de.statista.com/infografik/32119/anteil-der-befragten-die-folgende-ahndung-fuer-schwarzfahren-fuer-angemessen-halten/>

⁷ <https://freiheitsfonds.de/#cities>

⁸ Nach §§ 96 ff. des Ordnungswidrigkeitengesetzes (OWiG)

⁹ Vgl. Stellungnahme des Deutschen Richterbundes zur öffentlichen Anhörung im Rechtsausschuss des Bundestages zum Gesetzesentwurf der LINKEN zur Änderung des Strafgesetzbuchs – Straffreiheit für Fahren ohne Fahrschein (BT-Drs. 20/2081) | https://kripoz.de/wp-content/uploads/2023/06/Stellungnahme-Zapf_DRB-FoF.pdf

die Teilnahme am Warenverkehr und die Suche nach Wohnraum.¹⁰ Nur wenige Menschen setzen sich freiwillig dem Risiko dieser weitreichenden Folgen aus. Für zahlungsfähige Fahrgäste ist der Kauf eines gültigen Tickets immer noch sehr vorteilhaft.

Unter diesen Umständen halten wir eine ersatzlose Streichung des § 265a StGB für angebracht. Verschiedene städtische Verkehrsbetriebe, die sich entschieden haben, auf eine Strafanzeige zu verzichten, wenn es zu Fahrten ohne gültigen Fahrschein kommt, haben bereits gezeigt, dass dies möglich ist.

Aufgrund der aufgeführten Argumente bitten wir Sie, Justizminister Buschmann, um eine zeitnahe Reformierung des § 265a StGB unter Berücksichtigung unserer Hinweise. Als Expertinnen und Experten aus den Bereichen Kriminologie, Strafrechtswissenschaft, Mobilitäts- und Stadtforschung sowie weiterer Disziplinen appellieren wir an Sie, die derzeitige Gesetzeslage in puncto „Fahren ohne Fahrschein“ schnellstmöglich zu überarbeiten. Nur so können Sie das derzeitige Unrecht, dem insbesondere Menschen in prekären sozialen und ökonomischen Lebenslagen ausgesetzt sind, beenden. Eine Herabstufung zur Ordnungswidrigkeit ist nicht zielführend. Wenn Menschen nicht in der Lage sind, Tickets für den öffentlichen Personennahverkehr zu bezahlen, kann das Strafrecht nicht die Lösung sein. Vielmehr braucht es eine Senkung der Fahrpreise oder die Ausgabe von Sozialtickets, um auch Menschen in prekären Lebenslagen die Teilhabe am ÖPNV zu ermöglichen.

Gern stehen wir Ihnen fachlich zur Seite, um den Prozess hin zu einer zielführenden und zeitgemäßen Reformierung des Strafgesetzbuches zu unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Nicole Bögelein

Kriminologie

Universität zu Köln

Nicole.Boegelein@uni-koeln.de

Mit-Verfasserin

Luise Klaus

Stadtgeographie

Goethe-Universität Frankfurt a.M.

klaus@em.uni-frankfurt.de

Mit-Verfasserin

Unterstützer*innen:

Prof. Dr. Helga Cremer-Schäfer, Goethe-Universität Frankfurt

Prof. Dr. jur. Christine Graebisch, Dipl.-Krim, Fachhochschule Dortmund

Prof. Dr. Daniel Loick, Universität Amsterdam

Prof. Dr. Christian Ghanem, Technische Hochschule Nürnberg

Prof. Dr. Sebastian Schipper, Goethe-Universität Frankfurt am Main

Prof. Dr. Sebastian Golla, Ruhr-Universität Bochum

Dr. Jenny Künkel, Universität Duisburg-Essen

Prof. Dr. Rebekka Streck, Evangelische Hochschule Berlin

Dr. Bian Sukrow, Bucerius Law School Hamburg

¹⁰ Siehe Bögelein/Wilde (2023)

Prof. Dr. Andrej König, Fachhochschule Dortmund
Prof. Dr. Anja Schiemann, Universität zu Köln
RA Dr. jur. Sven-U. Burkhardt, Lb FH Dortmund und Univ. Bremen
Dr. Franz Zahradnik, Universität Zürich.
Eva Tanz, Freie Universität Berlin
Dyana Rezene, Universität zu Köln
Prof. Dr. Heinz Cornel, Alice Salomon Hochschule Berlin
Prof. Dr. Jan Wehrheim, Universität Duisburg-Essen
Prof. Dr. Stefan Harrendorf, Universität Greifswald
Arne Dreißigacker, Kriminologisches Forschungsinstitut Niedersachsen e.V.
Prof. Dr. Christina Möller, Fachhochschule Dortmund
Prof. Dr. Nadine Marquardt, Universität Bonn
Dr. Moritz Rinn, Universität Duisburg-Essen
Prof. Dr. Ursula Unterkofler, Hochschule München
Christiane Magdalene Borger, Kriminologisches Forschungsinstitut Niedersachsen e.V.
Laura Treskow, Kriminologisches Forschungsinstitut Niedersachsen e.V.
Dipl. Soz. Jana Meier, Universität zu Köln
Prof. Dr. iur. Dipl. Soz.Arb. Brigitta Goldberg, Ev. Hochschule Rheinland-Westfalen-Lippe
Merten Neumann, Kriminologisches Forschungsinstitut Niedersachsen e.V.
Prof. Dr. iur. Thomas Trenczek, M.A.; EAH Jena
Dr. Katharina Schmidt, Universität Hamburg
Prof. Dr. Kirstin Drenkhahn, Freie Universität Berlin
Prof. em. Dr. Frieder Dünkel, Universität Greifswald
Prof. Dr. Dörte Negnal, Universität Siegen
Prof. Gabriele Kawamura-Reindl, Technische Hochschule Nürnberg
Prof. Dr. Ineke Pruin, Universität Bern
Johanna Nickels, Freie Universität Berlin
Prof. Dr. Christoph Gille, Hochschule Düsseldorf
Prof. Dr. Nadine Jukschat, Hochschule Zittau/Görlitz
Laya Alizad, Freie Universität Berlin
Carolin Flower, Freie Universität Berlin
Prof. Dr. Bernd Werse, Frankfurt University of Applied Sciences
Prof. Dr. Uli Kowol, Fachhochschule Dortmund
Prof. Dr. Bernd Belina, Goethe-Universität Frankfurt am Main

Carla Geib, Freie Universität Berlin
Mike Bohrer, M.A., Kriminologischer Dienst des Justizvollzugs des Landes Sachsen-Anhalt
Prof. Dr. Henning Schmidt-Semisch, Universität Bremen
Prof. Dr. Sonja John, Hessische Hochschule für öffentliches Management und Sicherheit
Anna Hahnemann, Kriminologisches Forschungsinstitut Niedersachsen e.V.
Prof. Dr. Gina Rosa Wollinger, Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung NRW
Benjamin Derin, Goethe-Universität Frankfurt am Main
Prof. Dr. Christian Wickert, Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung NRW
Prof. Dr. Claus Richter, FH Potsdam
Katharina Heermann, Freie Universität Berlin
Prof. Dr. jur. Michael Jasch, Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung NRW
Prof. Dr. Stefan Kersting, Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung NRW
Prof. Dr. Frank Sowa, Technische Hochschule Nürnberg
Prof. Dr. Katrin Höffler, Professur für Strafrecht, Strafprozessrecht, Kriminologie und Rechtssoziologie, Universität Leipzig
Jun.-Prof. Dr. Lucia Sommerer Juniorprofessur für Kriminologie, Criminal Compliance, Risk Management und Strafrecht, Uni Halle
Prof. Dr. Erol Pohlreich, Europa-Universität Viadrina
PD Dr. Anja Schmidt, Entlastungsprofessur Strafrecht, Goethe-Universität Frankfurt am Main
Prof. Dr. Nora Markard, Universität Münster
Dr. Daria Bayer, Martin-Luther Universität Halle-Wittenberg
Prof. Dr. Stefanie Kemme, Professur für Kriminologie, Universität Münster
Julia Marinitzsch, Universität Bayreuth
Prof. Dr. Johannes Kaspar, Universität Augsburg
Prof. Dr. Ralf Kölbel, LMU München
Prof. Dr. Mustafa Temmuz Oğlakcıoğlu, Universität des Saarlandes
Prof. Dr. Charlotte Schmitt-Leonardy, Universität Bielefeld
Prof. Dr. Tobias Singelstein, Goethe-Universität Frankfurt a.M.
Prof. Dr. Martin Asholt, Universität Bielefeld
Prof. Dr. Kilian Wegner, Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
Deborah Kant, Universität zu Köln
Prof. Dr. Jens Puschke, Philipps-Universität Marburg
Prof. Dr. Stefanie Bock, Philipps-Universität Marburg
Prof. Dr. Martin Lanzendorf, Professur Mobilitätsforschung, Goethe Universität Frankfurt a.M.

Caroline Rozynek, Goethe-Universität Frankfurt a.M.
Dr.-Ing. Melanie Herget, Universität Kassel, Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme
Prof. Dr. Florian Jeßberger, Humboldt-Universität zu Berlin
Annabell Baumgartner, Goethe-Universität Frankfurt a.M.
Jan Barthel, Goethe-Universität Frankfurt a.M.
Christoph Aberle, Technische Universität Hamburg, Institut für Verkehrsplanung und Logistik
Julia Hansel, Universität Münster
Job Avelino Lohmann, Universität zu Köln
Dr. Kai Seidensticker, Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung NRW
Jens Deye, Vorstandsmitglied VCD Nord
Prof. Dr. Andreas Jain, Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften
Fabian Bergk, Institut für Energie- und Umweltforschung gGmbH
Peter Castellanos, Netzwerk bergstraße.mobil
Simon Werschmöller, Goethe-Universität Frankfurt a.M.
Prof. Dr. Henrike Rau, Geographie, Ludwig-Maximilians-Universität München
Dr. Michael Feldkötter, Geograph, Kiel
Monika Pentenrieder, Goethe-Universität Frankfurt a.M.
Prof. Dr. Matthias Kowald, Hochschule RheinMain
Maximilian Frankenberger, Hochschule Darmstadt
Dr. Julian Knop, Alice Salomon Hochschule Berlin
Prof. Dr. Matthias Gather, Fachhochschule Erfurt
Anna Löffing, Universität Wien
Dr. Alexandra Appel, Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität
Prof. Dr. Michael Lindenberg, Ev. Hochschule Hamburg (Rauhes Haus)
Prof. Dr. Claudia Hille, Hochschule Karlsruhe
Dr. Florian Nicolai, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg
Dr. Katharina Leimbach, Universität Bielefeld
Prof. I.R. Dr. Norbert Pütter, Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg
Annika Fuchs, Referentin für Mobilität, ROBIN WOOD - Gewaltfreie Aktionsgemeinschaft für Natur und Umwelt e.V.
Prof. Dr. Bernd Dollinger, Universität Siegen
Roman Thurn, Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin
Jasper Janssen, Universität Bielefeld
Sonja Dolinsek, Otto-von-Guericke Universität Magdeburg

Hannah Espín Grau, Goethe-Universität Frankfurt
Annika Alexander, M.A Kriminologie und Polizeiwissenschaften
Prof. Dr. Thomas Feltes M.A., Ruhr-Universität Bochum
Jan-Marc Joost, Goethe-Universität Frankfurt a.M.
Dr. Stephanie Schmidt, Universität Hamburg
Charlotte Korenke, Ruhr-Universität Bochum
Marius Kühne, Ruhr-Universität Bochum
Fredericke Leuschner, Kriminologische Zentralstelle e.V.
Laura Wisser, Universität Freiburg
Laura Reyes Pollak, Universität Hamburg
Dirk Burgardt, Bildungswissenschaft, Fernuniversität Hagen
Lisa Tölle, Erziehungswissenschaft, Universität Siegen
Prof. Dr.in Bettina Lösch, Universität zu Köln
Anthony Obst, Freie Universität Berlin
Prof. Dr. Christoph Haferburg, Universität Hamburg
Prof. Dr. Mechthild Nagel, Professur fuer Sozialphilosophie, State University of New York, Cortland
(USA) und Gastprofessur, Hochschule Fulda
Dr. Andreas Gutmann, Universität Kassel
Prof. em. Dr. Thomas Münch, Verwaltung und Organisation, Hochschule Düsseldorf