

## **Reform des § 265a StGB – Was erreicht die Rechtsnorm und wen (be-)trifft sie besonders**

Soziale Probleme lassen sich nicht durch Rechtsnormen lösen

Das Fahren ohne Fahrschein belastet Justiz und Vollzug, Unternehmen des ÖPNV und nicht zuletzt die Betroffenen selbst.

Sicher mag es Gründe geben, das für die Fahrtstrecke fällige Entgelt nicht zu entrichten, obwohl man dazu in der Lage wäre. An dieser Stelle soll aber das Augenmerk auf die Gruppe der Betroffenen gerichtet werden, die auf die Nutzung des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) angewiesen sind und häufig einfach kein oder zu wenig Geld haben, das geforderte Ticket zu kaufen.

### **Personenkreis**

Wer sind nun die Menschen, die aus wirtschaftlichen oder in der Person liegenden Gründen auffallen, weil sie über keinen gültigen Fahrschein verfügen? Sehr häufig handelt es sich dabei um Leistungsbezieher:innen nach SGB II oder XII, um Renter:innen mit geringer Rente, um Menschen mit geringem Erwerbseinkommen und ergänzendem Leistungsanspruch auf Wohngeld oder Kinderzuschlag. Häufig ist deren Alltag geprägt durch Wohnungslosigkeit, psychische Belastungen oder Erkrankungen oder Suchtmittelabhängigkeit.

Am Beispiel eines Menschen im Leistungsbezug nach dem SGB II, dem sog. Bürgergeld, sei dargestellt, welchen Stellenwert die Kosten für Mobilität in der Lebenswelt Betroffener haben.

Gerade für diese Menschen bedeutet Mobilität Teilhabe. Betroffene müssen mobil sein, um Leistungen beantragen zu können, Anträge zu stellen oder entsprechende Unterlagen einzureichen. Das wäre inzwischen in vielen Fällen auch digital möglich, aber auch hier sind, am Rande bemerkt, Leistungsbezieher:innen häufig ausgegrenzt und abgehängt. Arzttermine, Bewerbungsgespräche, Beratungs- und Unterstützungsgespräche bei Wohlfahrtsverbänden, Fahrten zur Tafel, Besuche von Kulturveranstaltungen, ganz abgesehen davon, ob man sich den Eintritt leisten kann, Mobilität führt zu nicht unerheblichen Kosten.

Der Ermittlung des Regelbedarfs der Verbrauchsausgaben (Bürgergeld) basiert auf der jährlich angepassten Verbrauchsstichprobe 2018. Entsprechend beträgt der Anteil für Mobilität am Bürgergeld 8,97% des jeweiligen Regelsatzes, zur Zeit sind dies 45,02€.

An dieser Stelle sei angemerkt, dass das 49-Euro-Ticket den vorgesehenen Anteil für Mobilität am Bürgergeld bereits um 4,00 € übersteigt. Das 49-Euro-Ticket ist gut für ehemalige Job-Ticket-Inhaber:innen, für Leistungsbezieher:innen oder generell für Menschen mit geringem Einkommen bedeutet es keine qualitative Verbesserung. Überdies ist es nur im Abo erhältlich, was eine zusätzliche Zugangshürde bedeutet.

Viele Menschen im Leistungsbezug kommen mit den knapp bemessenen Vorgaben des Regelsatzes schlichtweg im Alltag nicht zurecht. Für größere Anschaffungen, wie einen neuen Kühlschrank, sollen monatliche Ansparleistungen erbracht werden, was erfahrungsgemäß in vielen Fällen nicht gelingt. Kommen noch Schulden und Pfändungsgläubiger hinzu, ist das wenige Ersparte, trotz möglicherweise bestehendem Pfändungsschutzkonto (P-Konto) bald nicht mehr vorhanden.

Ganz aktuell sind die Preissteigerungen im Allgemeinen, insbesondere aber auch im Energiesektor für Betroffene kaum zu bewältigen. Legt man den Preisdeckel von 0,40 Cent pro Kilowattstunde Strom zugrunde, zahlt ein Einpersonenhaushalt mit durchschnittlichem Verbrauch monatlich einen Abschlag von gut 43,00€, das sind 78 Cent mehr als für Wohnen, Energie und Wohninstandhaltung im Regelsatz monatlich zur Verfügung stehen.

Menschen mit geringem Einkommen verfügen in keiner Weise über abgestufte Reaktionsmöglichkeiten auf, wenn auch nur vorübergehende, finanzielle Krisen. Sie verfügen weder über ausreichend Einkommen, Vermögen oder Kreditmöglichkeiten, um auf kurzfristige finanzielle Anforderungen reagieren zu können. Sie müssen Monat für Monat an ihre finanzielle Grenze gehen.

Damit wird auch deutlich, dass Beförderungerschleichung im Kern ein soziales Problem ist. Es ist schwer vorstellbar, dass jemand, der eigentlich in der Lage wäre, ein Ticket für den ÖPNV zu kaufen, sofern es zu einer Verurteilung zu einer Geldstrafe gekommen ist, schließlich deswegen eine Ersatzfreiheitsstrafe antreten muss. Berichten der Justiz ist zu entnehmen, dass diejenigen, die zahlungsfähig sind, und sei es durch Unterstützung von Freunden oder Angehörigen, spätestens am Tag der Inhaftierung die geforderte Geldstrafe zahlen. Wer aber nicht mehr in der Lage ist, finanzielle Reserven freizusetzen und auch über keine solventen sozialen Kontakte verfügt, wird schließlich inhaftiert.

### **Folgen einer Inhaftierung**

Wie eingangs erwähnt, handelt es sich bei den Menschen, die aufgrund eines Verstoßes gegen § 265a StGB eine Ersatzfreiheitsstrafe verbüßen, häufig um sucht- oder psychisch kranke Menschen, um Menschen in sog. Multiproblemlagen, deren Alltag bereits durch Ausgrenzung bestimmt ist.

Das zentrale Ziel des Vollzuges ist die Resozialisierung. Wer also erwartet, dass für diese Menschen mit der Inhaftierung die Resozialisierung beginnt, sollte bedenken, dass weder die Haftstrafe an sich, noch die Haftdauer und eben auch nicht die grundlegenden Problemlagen der Betroffenen eine Basis für eine erfolgreiche Resozialisierung darstellen.

Neben der Tatsache, dass sich keine sinnvollen Ansätze zur Resozialisierung über den Strafvollzug ergeben, ist der Vollzug durch diesen Personenkreis belastet und es entstehen erhebliche Haftkosten. Stichtagsbezogen verbüßen in Deutschland regelmäßig über 4.000 Personen eine Ersatzfreiheitsstrafe, davon etwa ein Viertel aufgrund von Fahren ohne Fahrschein. Ein Hafttag kostet in Deutschland etwa 150,00€.

### **Lösungsansätze**

Ziel sollte es also sein, diesen Personenkreis aus den Haftanstalten herauszuhalten. Dies gelingt am besten, indem man die Beförderungerschleichung als Straftatbestand aus dem StGB streicht.

Die Verkehrsunternehmen erheben bereits eine Vertragsstrafe, bundesweit durchschnittlich 60,00€, für das Fahren ohne gültigen Fahrschein. Die ist i. d. R. Abschreckung genug. Zusätzlich entstehen Beitreibungs- und Rechtsverfolgungskosten, die den einzelnen Fall des Fahrens ohne Fahrkarte schnell auf das Doppelte anwachsen lassen.

Ob der vieldiskutierte Lösungsansatz, die Beförderungerschleichung als Ordnungswidrigkeit zu behandeln, wirklich zielführend ist, sollte gut bedacht sein. Nicht gezahlte Bußgelder können Erzwingungshaft

nach sich ziehen. Sind Betroffene zahlungsunfähig und aus in der Person liegenden Gründen nicht in der Lage, ihre Zahlungsunfähigkeit darzulegen, kommt es darüber eher zu einer Erzwingungshaft und nicht zu einer Lösung des Problems.

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass ein Tilgungersatz durch gemeinnützige Arbeit im Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG) nicht möglich ist.

Sollte die Beförderungerschleichung ins OWiG überführt werden, ist aus Sicht der Freien Straffälligenhilfe eine frühzeitige Anbindung der Sozialen Arbeit im Verfahren geboten. Einerseits um die Betroffenen in der Geltendmachung ihrer Interessen, z. B. bei der Darlegung der wirtschaftlichen Verhältnisse, zu unterstützen und damit Inhaftierung zu vermeiden, andererseits um ein Angebot zur Klärung des Hilfebedarfs und dessen Bearbeitung zu unterbreiten.

### **Fazit**

Beförderungerschleichung sollte kein Straftatbestand sein, insbesondere, da in der Regel der Tatbestand durch das einfache Besteigen eines öffentlichen Verkehrsmittels erfüllt ist. Auch heute schon wird in Form des erhöhten Beförderungsentgeltes eine Vertragsstrafe erhoben, die bereits zivilrechtlich eingefordert wird. Damit haben Verkehrsunternehmen ausreichend Mittel an der Hand, gegen vertragswidrige Nutzung ihres Angebotes vorzugehen und den daraus entstehenden Schaden einzufordern.

Der Vergleich mit dem Parkverstoß weist in der Diskussion den Weg in die Ordnungswidrigkeit. Hier ist mit Blick auf die Zielgruppe zu bedenken, dass insbesondere sozialarbeiterische Interventionen nicht vorgesehen sind. Diese sollten auf jeden Fall installiert werden.

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass ein den Einkommensverhältnissen angepasstes Ticket für Menschen mit geringem Einkommen eine sehr sinnvolle präventive Maßnahme ist, wie das 9-Euro-Ticket gezeigt hat.

Köln/Siegburg im Juni 2023

Markus Kühn