

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Clara Bünger, Bernd Riexinger, Nicole Gohlke, Gökay Akbulut, Anke Domscheit-Berg, Ates Gürpınar, Dr. André Hahn, Ina Latendorf, Dr. Gesine Löttsch, Cornelia Möhring, Petra Pau, Sören Pellmann, Victor Perli, Martina Renner, Dr. Petra Sitte, Kathrin Vogler und der Fraktion DIE LINKE.

Ersatzfreiheitsstrafen wegen Fahrens ohne Fahrschein

Tausende Menschen landen jährlich im Gefängnis, weil sie ohne gültigen Fahrschein den öffentlichen Nahverkehr benutzt haben. Sie verbüßen Ersatzfreiheitsstrafen, weil sie die Geldstrafe, zu der sie verurteilt wurden, nicht bezahlen können. Der Jurist Ronen Steinke weist darauf hin, dass Ersatzfreiheitsstrafen mittlerweile die häufigste Form der Freiheitsstrafe sind. Meist gehe es bei den Geldstrafen, die nicht beglichen werden können, um Beträge von wenigen hundert Euro. Betroffen sind ganz überwiegend Obdachlose, Suchtkranke und prekär lebende Menschen, viele von ihnen sind bereits verschuldet (Ronen Steinke, Vor dem Gesetz sind nicht alle gleich. Die neue Klassenjustiz, Berlin 2022, S. 96 ff).

Die Kriminalisierung des Fahrens ohne Fahrschein wird zunehmend von Expertinnen und Experten sowie von zivilgesellschaftlichen Initiativen als unverhältnismäßig kritisiert. Auch setzen sich viele Projekte und Verbände dafür ein, dass es erst gar nicht zu einem Gefängnisaufenthalt der Betroffenen kommt, indem sie Möglichkeiten bereitstellen, die verhängte Geldstrafe in Raten durch gemeinnützige Arbeit abzuzahlen. Andere Projekte, etwa der Freiheitsfonds, arbeiten daran, bereits inhaftierte Menschen durch die Zahlung ihrer Strafe vorzeitig aus der Haft freizukaufen (<https://www.freiheitsfonds.de/>).

SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP haben in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart, das Strafrecht auf den Prüfstand zu stellen. Dabei werde auch geprüft, ob beim Thema „Erschleichen von Leistungen nach § 265a StGB und Ersatzfreiheitsstrafen Handlungsbedarf besteht“ (<https://www.freitag.de/autoren/der-freitag/solidaritaet-haftgrund-armut>). Nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller muss das Fahren ohne Fahrschein zügig entkriminalisiert werden, damit arme und prekär lebenden Menschen nicht mehr zu Tausenden inhaftiert werden, weil sie kein Geld haben, um sich ein Ticket für Bus oder Bahn zu kaufen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Menschen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2017 bis 2021 sowie im bisherigen Jahr 2022 wegen Fahrens ohne Fahrschein (§ 265a des Strafgesetzbuchs – StGB) zu einer Geld- oder Freiheitsstrafe verurteilt (bitte zwischen Geld- und Freiheitsstrafen und nach Jahren differenzieren)?

Wie viele von ihnen mussten nach Kenntnis der Bundesregierung in den genannten Zeiträumen daraufhin eine Ersatzfreiheitsstrafe antreten (bitte ebenfalls nach Jahren aufschlüsseln; soweit zu den Ersatzfreiheitsstrafen keine genauen Zahlen vorliegen, bitte zumindest Schätzwerte angeben)?

2. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der prozentuale Anteil von Gefängnisinsassen, die wegen der Verhängung einer Ersatzfreiheitsstrafe in Haft waren, an der Gesamtzahl der Gefängnisinsassen in den Jahren 2017 bis 2021 (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?
3. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die niedrigsten, durchschnittlichen und höchsten finanziellen Aufwendungen für die Unterbringung von Strafgefangenen (pro Tag und Kopf) in den Jahren von 2017 bis 2021?
4. Welche Erkenntnisse über die Gründe (z. B. fehlende Zahlungsfähigkeit, fehlende Zahlungswilligkeit etc.) für das Verbüßen einer durch Beförderungerschleichung verhängten Geldstrafe in Form der Ersatzfreiheitsstrafe durch die Betroffenen liegen der Bundesregierung vor?

Wie bewertet die Bundesregierung das quantitative Verhältnis der einzelnen Gründe zueinander, und welche Schlüsse zieht sie daraus?

5. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung dazu, wie hoch der Anteil von Personen war, die
 - a) obdachlos waren,
 - b) Leistungen nach dem Zweiten oder Zwölften Buch Sozialgesetzbuch (SGB II, SGB XII) bezogen,
 - c) sich in einer Restschuldbefreiung nach den §§ 286 ff. der Insolvenzordnung befanden oder
 - d) in sonstiger Weise zur Gruppe der Einkommens- und Vermögensschwachen zu zählen sind,im jeweiligen Jahr eine Ersatzfreiheitsstrafe als Folge einer Beförderungerschleichung verbüßen

zwischen 2017 und 2021 an der Gesamtzahl der Personen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Wie bewertet die Bundesregierung dieses Ergebnis?

6. Ist die in der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/803 erwähnte Untersuchung des Kriminologischen Dienstes des Landes Nordrhein-Westfalen, die unter anderem das Ziel hatte, die Lebenslagen der von Ersatzfreiheitsstrafen Betroffenen zu untersuchen, mittlerweile abgeschlossen, und falls ja, was sind aus Sicht der Bundesregierung die wesentlichen Ergebnisse der Studie, und welche Schlüsse zieht sie daraus?

Falls nein, wann ist mit dem Abschluss der Erhebung zu rechnen?

7. Welche weiteren Untersuchungen und Studien sind der Bundesregierung zu den Lebenslagen der von Freiheitsstrafen Betroffenen sowie zu den sozialen Folgen der Vollstreckung von Ersatzfreiheitsstrafen bekannt, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?
8. Welchen Sinn und Zweck haben die Ersatzfreiheitsstrafen im Fall einer Beförderungerschleichung, und welche rechtlichen, rechtspolitischen und kriminologischen Alternativen sieht die Bundesregierung zu Ersatzfreiheitsstrafen?

Wie begründet sie diese Einschätzung?

9. Ist die Arbeit der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Prüfung alternativer Sanktionsmöglichkeiten – Vermeidung von Ersatzfreiheitsstrafen gemäß § 43 StGB“ (siehe Antwort zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 19/803) abgeschlossen, in der Ansätze zur Reduzierung von Ersatzfreiheitsstrafen geprüft und bewertet wurden, und falls ja, was sind die wesentlichen Ergebnisse?

Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus, und welchen Handlungsbedarf sieht sie ggf.?

10. Was ist der Stand der Beratung der Bundesregierung zur Frage „Erschleichen von Leistungen nach § 265a StGB und Ersatzfreiheitsstrafen“ (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?

Plant die Bundesregierung, das Fahren ohne Fahrschein zu entkriminalisieren, und falls ja, wann ist mit einem entsprechenden Gesetzentwurf zu rechnen?

Wie bewertet die Bundesregierung dabei die mögliche Herabstufung der „Beförderungerschleichung“ zur Ordnungswidrigkeit?

Welche Rolle spielt in den bisherigen Beratungen die Möglichkeit einer Zivilhaft bei Nichtzahlung eines Bußgeldes?

11. Unterstützt die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Ländern Projekte, die versuchen, Ersatzfreiheitsstrafen zu vermeiden (beispielsweise FREIE HILFE BERLIN e. V.)?

Wenn ja, welche Initiativen unterstützt sie, und wie sieht diese Unterstützung konkret aus?

Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 7. April 2022

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

