

§ 9: Allgemeine Eigentums- und Vermögenskriminalität (Teil 1)

I. Begriff

Die Zusammenfassung der „Eigentums- und Vermögensdelikte“ umfasst sehr heterogene Verhaltensweisen, die im Strafgesetzbuch u.a. mit „Diebstahl“, „Unterschlagung“, aber auch „Sachbeschädigung“ sowie „Betrug“ und „Untreue“ umschrieben werden.

Für kriminologische Zwecke wird zwischen alltagstypischer (= allgemeiner) eigentums- und vermögensbezogener Delinquenz und spezieller eigentums- und vermögensbezogener Delinquenz unterschieden. Letztere weist keinen Alltagsbezug auf, sondern ist gekennzeichnet durch die Einbindung in einen geschäftlichen Handlungskontext (zur Unterscheidung *Eisenberg/Kölbel* Kriminologie, § 45 Rn. 73).

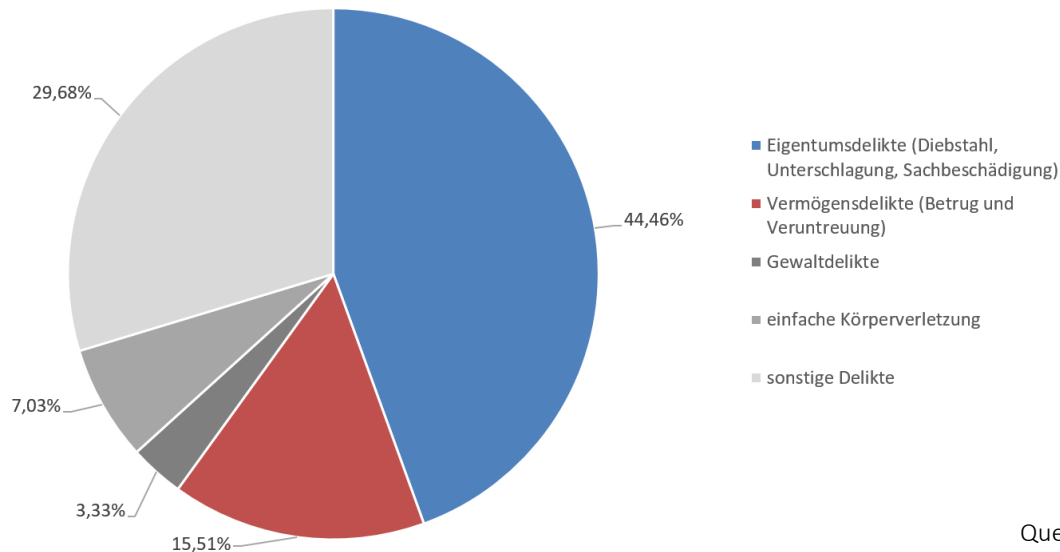
Spezielle Eigentums- und Vermögensdelikte werden in § 10 (Wirtschaftskriminalität) und § 11 (organisierte Kriminalität) der Vorlesung gesondert behandelt.

Bei der folgenden Darstellung der *Befunde* sind Überschneidungen von allgemeinen und speziellen Eigentums- und Vermögensdelikte nicht immer vermeidbar, da die Daten eine klare Abgrenzung nicht ermöglichen. Die PKS differenziert nicht danach, ob es sich um Eigentums- und Vermögensdelikte mit „Alltagsbezug“ (also Massendelinquenz) oder Delikte im Rahmen eines „geschäftlichen Handlungskontexts“ handelt (spezielle Eigentums- und Vermögensdelikte).

II. Überblick

1. Umfang der allgemeinen Eigentums- und Vermögenskriminalität

Die „alltagstypische eigentumsbezogene Delinquenz“ ist ubiquitär. Sie ist durch ein massenhaftes Auftreten und eine Verbreitung in allen gesellschaftlichen Bevölkerungsgruppen gekennzeichnet (*Eisenberg/Kölbel* Kriminologie, § 45 Rn. 73). Sie machen mit einem Anteil von ca. 60 % (PKS 2020) die größte Deliktsgruppe im Rahmen der registrierten Kriminalität aus. Eigentumsdelikte sind mit einem Anteil von ca. 44 % (inklusive Sachbeschädigung) an allen registrierten Delikten dominierend.

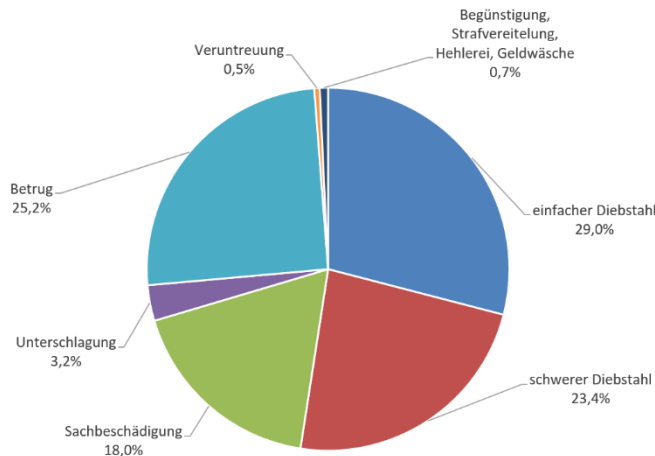


Quelle: PKS 2020

Aber nicht lediglich für das Hellfeld gilt dieser Befund. Auch in Dunkelfeldstudien machen die Eigentums- und Vermögensdelikte ganz regelmäßig den größten Anteil an den erfassten Delikten aus. Selbst unter Seniorinnen und Senioren dominieren neben Fahren unter Alkoholeinfluss Betrugs- und Eigentumsdelikte das Dunkelfeld (vgl. etwa *F. Kunz* Selbstberichtete Kriminalität älterer Menschen, in: Kunz/Gertz [Hrsg.], Straffälligkeit älterer Menschen, 2015, S. 25 [33]).

2. Struktur von Eigentums- und Vermögenskriminalität

Der einfache Diebstahl ist mit 29,0 % aller registrierten Eigentums- und Vermögensdelikte die größte Deliktsgruppe, gefolgt von Diebstahl unter erschwerenden Umständen (23,4 %), Betrug (25,2 %) und Sachbeschädigung (18,0 %).



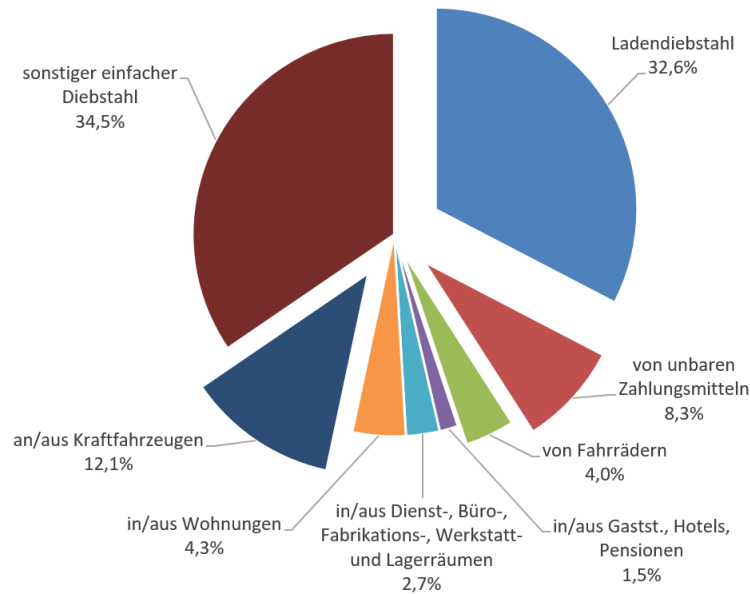
Quelle: PKS 2020

Sowohl zwischen den einzelnen registrierten Deliktsbereichen als auch innerhalb der Gruppen bestehen große strukturelle Unterschiede, die im Folgenden behandelt werden.

III. Der einfache Diebstahl

1. Allgemeines

Der Ladendiebstahl ist mit 32,6 % die größte homogene Gruppe, in den letzten Jahren aber rückläufig (wobei der jetzige Umfang immer noch das Achtfache gegenüber Registrierungsbeginn [1963] ausmacht).



Quelle: PKS 2020

Der Rückgang im Jahr 2020 um 6,72 % beim einfachen Ladendiebstahl reiht sich damit in einen seit mindestens 10 Jahren andauernden rückläufigen Trend ein. Besondere Effekte infolge der Corona-Krise lassen sich jedenfalls im Hellfeld nicht ausmachen.

Die Aufklärungsquote liegt durchschnittlich bei 41,7 % (Aufklärungsquote Straftaten insgesamt: 58,4 % [PKS 2020]), divergiert aber erheblich (einfacher Fahrraddiebstahl: 24,6 %; einfacher Ladendiebstahl: 90,3 %, hier wird mit Aufdeckung der Tat die tatverdächtige Person gleich „mitgeliefert“).

Ladendiebstahl ist Individualkriminalität (79,0 % der registrierten Tatverdächtigen handeln allein). Das gilt auch für den einfachen Fahrraddiebstahl (71,2 %) und den einfachen Diebstahl unbarer Zahlungsmittel (71,9 %).

Bei Ladendiebstahl sind 36,6 % der Tatverdächtigen Frauen (Durchschnitt bei Straftaten insgesamt: 24,8 %).

31,0 % der Tatverdächtigen von Ladendiebstahl sind unter 21 Jahre alt, beim einfachen Fahrraddiebstahl sind es 41,9 %.

2. Zum Dunkelfeld

Die Dunkelziffer ist im Bereich des Ladendiebstahls vermutlich sehr hoch. Mitunter wird davon ausgegangen, dass 90 % bis 95 % der Delikte im Dunkelfeld verbleiben (*Eisenberg/Kölbel* Kriminologie, § 45 Rn. 82 unter Verweis auf *Köllisch* in: FS Kreuzer, 2008, S. 353 ff.).

3. Schadenssumme

Schon im Hellfeld fällt der hohe Anteil entwendeter Gegenstände von geringem Wert ins Auge. 66,6 % aller Tatverdachtsfälle weisen einen Schaden von unter 50 Euro auf (PKS 2020). Wird dagegen erst im Rahmen einer Inventur ein entsprechender Verlust festgestellt, dürfte es in den wenigsten Fällen zu einer Anzeige kommen, so dass der Anteil der Diebstahlsdelikte an Gegenständen unter 50 Euro im Dunkelfeld noch deutlich höher liegen dürfte.

Angaben über den Gesamtschaden durch Ladendiebstahl, der laut einer [Studie des Handelsforschungsinstituts EHI 2020](#) rund 3,36 Mrd. Euro betragen haben soll, sind mit Vorsicht zu genießen. Die Zahlen spiegeln den sog. Inventurverlust wieder, der sich aus Ladendiebstahl, Personaldiebstahl, Bruch und logistischen Fehlern ergibt. Deren jeweiliger Anteil am Gesamtschaden beruht auf Schätzungen befragter Unternehmen.

Weil auf entwendete Gegenstände keine Mehrwertsteuer gezahlt wurde, errechnet das EHI für 2020 einen gesamtgesellschaftlichen Schaden durch Ladendiebstahl von 420 Mio. Euro. Eine rein theoretische Größe.

Zum Vergleich: Der Rechercheverband Correcitv schätzt den gesamten Steuerschaden im Zusammenhang mit Cum-Ex und Cum-Cum weltweit auf 150 Milliarden Euro, wovon 36 Milliarden auf Deutschland entfallen (vgl. [Die Zeit v. 21.10.2021](#) mit kurzem Erklärvideo; zu den Schadenssummen im Bereich der Wirtschaftskriminalität § 10 der KK).

IV. Der Diebstahl unter erschwerenden Umständen

1. Allgemeines

Von einem Diebstahl unter erschwerenden Umständen ist die Rede, wenn die Voraussetzungen des § 243 StGB (Besonders schwerer Fall des Diebstahls) oder § 244 StGB (u.a. Wohnungseinbruchdiebstahl) vorliegen. Größte Gruppen innerhalb des Diebstahls unter erschwerenden Umständen sind der Diebstahl von Fahrrädern (29,0 %) und der Diebstahl an/aus Kraftfahrzeugen (13,3 %). Der hohe Anteil des Diebstahls von Fahrrädern am Diebstahl unter erschwerenden Umständen liegt daran, dass Fahrräder häufig durch eine Schutzvorrichtung (Fahrradschlösser) gegen Wegnahme besonders gesichert sind, vgl. § 243 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 StGB.

Die Aufklärungsquote ist mit 15,7 % (PKS 2020) deutlich geringer als bei einfachem Diebstahl (siehe bereits oben KK 218).

Der Frauenanteil bei schwerem Diebstahl ist mit 13,3 % unterdurchschnittlich. Der Anteil junger Personen mit 28,0 % unter 21 Jahren überdurchschnittlich (19,9 % bei Straftaten insgesamt [PKS 2020]).

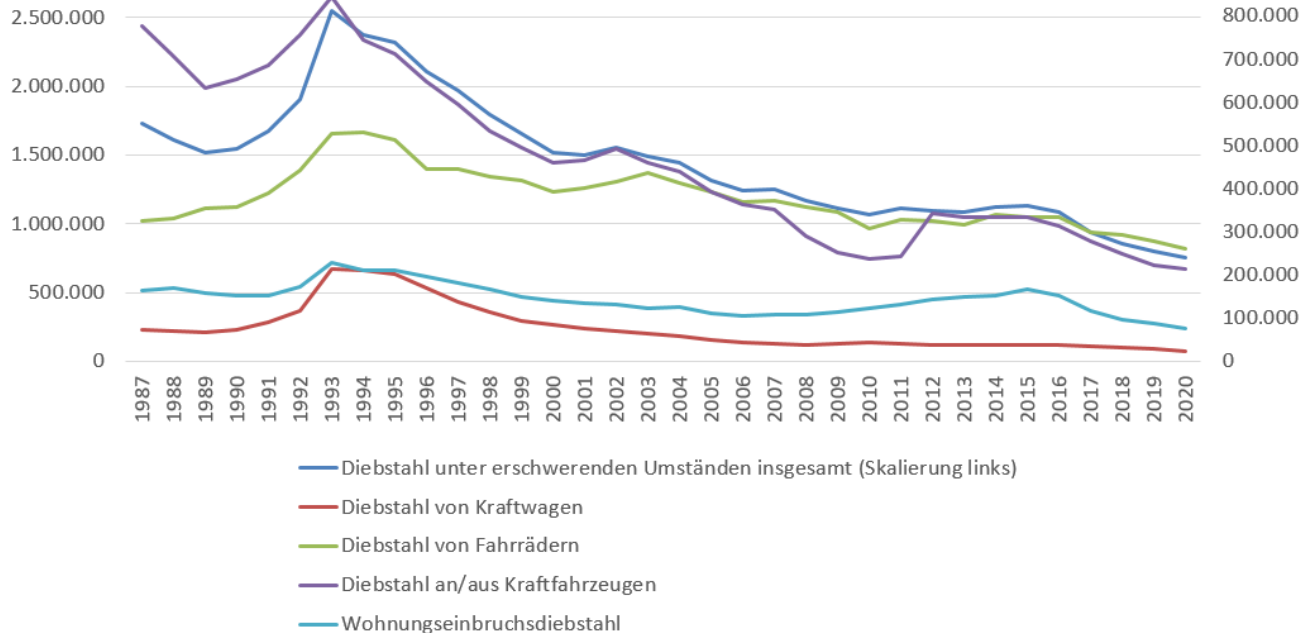
Die Dunkelziffer dürfte wegen höherer Schäden (nur 10,0 % unter 50 Euro; 73,9 % über 250 Euro [PKS 2020]) und der höheren Sichtbarkeit geringer sein als beim einfachen Diebstahl.

Die Anzahl der registrierten Delikte des schweren Diebstahls ist stark rückläufig. Dies gilt für fast alle relevanten Untergruppen. Lediglich beim Wohnungseinbruchdiebstahl war zwischen 2008 und 2015 ein Anstieg zu beobachten; die Entwicklung des Fahrraddiebstahls nimmt wiederum einen etwas weniger gradlinigen Verlauf (vgl. Grafik auf der folgenden KK).

Entwicklung ausgewählter registrierter Delikte des schweren Diebstahls

Skalierung schwerer Diebstahl insgesamt

Skalierung Sonstiges



Quelle: PKS Zeitreihen

2. Der „organisierte“ Wohnungseinbruchdiebstahl

Im Jahr 2020 machte der Wohnungseinbruchdiebstahl 10,0 % aller Diebstähle unter erschwerten Umständen aus.

Wohnungseinbruch wird in fast der Hälfte der Fälle von mehr als einer Person begangen. Während beim Fahrraddiebstahl unter erschwerenden Umständen 61,7 % der Tatverdächtigen allein handeln, sind es beim Wohnungseinbruchdiebstahl nur 52,8 % (PKS 2020). Die dadurch erforderlichen Absprachen zwischen den Beteiligten lassen aber nicht den Schluss zu, hierbei würde es sich regelmäßig um „organisierte Kriminalität“ handeln. *Wollinger/Querbach/Röhrig/König* weisen darauf hin, dass anders als in anderen Deliktsbereichen es im Falle des Wohnungseinbruchs gerade keiner größeren Organisation bedarf, um sich zu bereichern. Die Begehung von Wohnungseinbrüchen verlangt weder ein umfangreiches Wissen zur Begehungsweise noch eine professionelle Hehlerstruktur zur Veräußerung des Diebesguts (*Wollinger/Querbach/Röhrig/König* Täterstrukturen und Strafermittlungen im Bereich des organisierten Wohnungseinbruchdiebstahls, 2018, S. 113, [hier](#) abrufbar).

a) Ermittlungserfolge

Wohnungseinbrüche beschäftigen die Ermittlungsbehörden und die Strafjustiz in besonderem Maße. Hierbei sind jedenfalls in Baden-Württemberg durchaus beachtliche Erfolge zu vermelden: Die Aufklärungsquote liegt 2020 bundesweit bei 17,6 % (2014: 15,2 %), in Baden-Württemberg bei 24,1 % (2014: 14 % [jeweils PKS 2020]). Als Erfolgsindikator polizeilich-präventiver Arbeit wird dabei der Anteil der im Versuchsstadium „steckengebliebenen“ Wohnungseinbrüche gewertet (2013: 41 %, 2019: 49,4 % [PKS 2020]).

2018 vermeldete das Innenministerium Baden-Württemberg die „[Trendwende beim Wohnungseinbruch](#)“.

Auch wegen den mitunter schweren psychischen Folgen für die Opfer eines Wohnungseinbruchsdiebstahls, wozu auch eine starke Beeinträchtigung des Sicherheitsempfindens gehört, wurde in den vergangenen Jahren die Präventions- und Ermittlungstätigkeit in diesem Feld intensiviert. Die Behandlung von Taten erfolgt dabei häufig in speziellen Ermittlungsgruppen; auch bei den Staatsanwaltschaften werden Wohnungseinbrüche gebündelt bearbeitet (*Wollinger/Querbach/Röhrig/König a.a.O., S. 113 ff.*).

b) Predictive Policing

Dabei wird in sechs Bundesländern, u.a. Baden-Württemberg, zudem auf sog. Predictive Policing zurückgegriffen (dazu u.a. *Singelstein* NStZ 2018, 1 ff. und *Knobloch* Vor die Lage kommen: Predictive Policing in Deutschland, 2018, [hier](#) abrufbar). Hierbei handelt es sich um algorithmische Systeme, die zur Berechnung von Wahrscheinlichkeiten für das Auftreten von Verbrechen an bestimmten Orten zu bestimmten Zeiten genutzt werden, um mit entsprechenden polizeilichen Maßnahmen darauf zu reagieren (*Knobloch a.a.O., S. 8*). Im Zusammenhang mit der Prävention von Wohnungseinbrüchen wird ausschließlich ortsbezogenes Predictive Policing verwendet, d.h. es werden ausschließlich räumlich-zeitliche Variablen *ohne Personenbezug* berücksichtigt (anders bei personenbezogenen Systemen, die zu sog. *Heatlists* führen).

Die Systeme sind häufig theoriegeleitet, d.h. Kriminalitätstheorien bilden die Grundlage für die Datenauswahl für das algorithmische System. Populär ist dabei die *Near-Repeat-Hypothese*: In der Nähe von Einbruchstatorten werden in zeitlicher Nähe weitere Einbrüche begangen werden. Aus der Perspektive der Täterinnen und Täter lässt sich so – ganz im Sinne der Rational Choice Theory – bei minimalen Aufwand der

maximale Ertrag erzielen (*Knobloch* a.a.O., S. 18). Damit werden aber ein weiteres Mal diejenigen Kriminalitätstheorien herangezogen, die auf vordergründige Rationalität abstellen und insbesondere den Prozessen der Kriminalisierung keine Beachtung schenken. Mehr als eine kurzfristig zu realisierenden Gefahrenabwehr kann auf diesem Weg nicht erreicht werden.

V. Die Sachbeschädigung

1. Allgemeines

Im Gegensatz zu sonstigen Entwicklung bei Eigentumsdelikten steigt die Zahl der registrierten Sachbeschädigungsdelikte (§§ 303–305a StGB) seit den 90er Jahren bis 2008 in der Tendenz an, wobei es zwischen 2001 und 2005 eine Stagnation gab. Nach einem massiven Anstieg bis 2007 (2005: 175.894 Tatverdächtige, 2007: 187.676 Tatverdächtige) waren die Zahlen zwischen 2009 und 2020 wieder rückläufig (2009: 177.728 Tatverdächtige; 2019: 126.224 Tatverdächtige [PKS Zeitenreihen]).

2. Graffiti-(Kunst)

Der 2006 zu verzeichnende Anstieg ist womöglich damit zu erklären, dass sich seit September 2005 strafbar macht, wer „unbefugt das Erscheinungsbild einer fremden Sache nicht nur unerheblich und nicht nur vorübergehend verändert.“ (§ 303 Abs. 2 StGB). Graffiti-Kunst wurde damit zur Straftat. Dabei bestanden damals wie heute selbst in der „Mitte der Gesellschaft“ unterschiedliche Auffassungen über den richtigen Umgang mit Graffiti. Hierfür stehen Beispiele aus Stuttgart und Freiburg:

Das Stuttgarter Regierungspräsidium stellt Strafanzeigen gegen Unbekannt bei Graffiti, beispielsweise an Lärmschutzwänden entlang der Autobahnen. Entfernt wird jedoch, zum Missfallen der Polizei, wenig. Eine „Zensur“ erfolgt nur bei „obszönen, politischen und anstößigen Inhalten“ (Stuttgarter Zeitung vom 3.12.2020, S. 17 „Autobahn-Sprayer werden kaum mehr ausgebremst“, [hier](#) abrufbar).

Konträr hierzu war das Vorgehen in Freiburg. Hier wurde viel dafür getan, solche „Kunstwerke“ schnellstmöglich wieder verschwinden zu lassen (in der Tradition von „Broken Windows“, vgl. dazu die [KK 270 ff. aus der Kriminologie-I Vorlesung](#)). Im Rahmen der sog. „Nachstreichgarantie bei Beseitigung von illegalen Graffiti bei privatem Eigentum“ konnte seit 2018 ein Antrag auf Kostenübernahme beim Verein Sicheres Freiburg e.V. gestellt werden. Voraussetzung für die Bewilligung war insbesondere das Stellen einer Strafanzeige. 2021 wurde vom Freiburger Gemeinderat beschlossen, die hierzu notwendige Förderung einzustellen.

3. Aufklärungsquote und Tatverdächtige

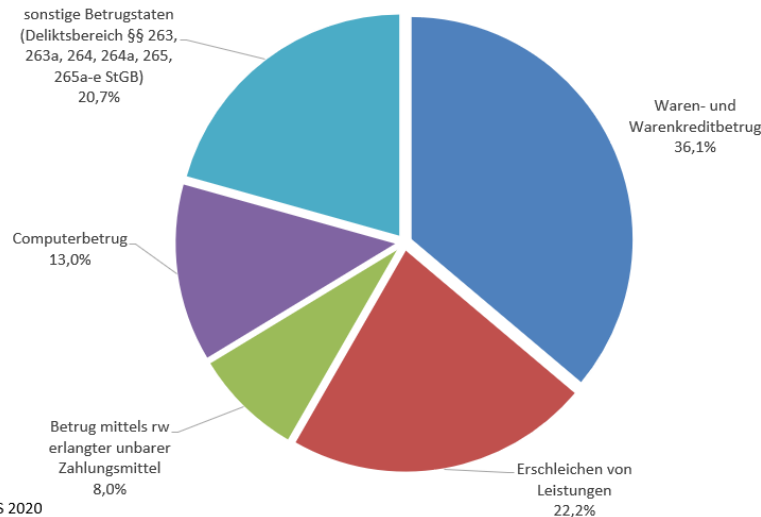
Die Aufklärungsquote bei den Sachbeschädigungsdelikten insgesamt ist mit 25,5 % unterdurchschnittlich im Vergleich zu Straftaten insgesamt. Noch geringer fällt die Aufklärungsquote bei Sachbeschädigung durch Graffiti aus (14,1 %).

69,2 % der Tatverdächtigen sind Alleintäter, nur 15,6 % sind Frauen und 33,5 % unter 21 Jahren (PKS 2020).

VI. Der Betrug

1. Allgemeines

Im Rahmen der Deliktzusammenfassung der Betrugsdelikte (§§ 263, 263a, 264, 264a, 265, 265a–265e StGB) nehmen der Waren- und Warenkreditbetrug mit 36,1 % größten Anteil ein. Bei dieser Betrugsform bietet die Täterin/der Täter entweder Waren (v.a. im Internet) an, die diese/r nicht besitzt oder nicht versenden will, oder kauft Waren, die diese/r nicht bezahlen will. Gefolgt wird diese Betrugsform zahlenmäßig vom Erschleichen von Leistungen mit 22,2 %, worunter insbesondere die Beförderungserschleichung (also das „Schwarzfahren“ fällt).



Quelle: PKS 2020

Die Aufklärungsquote ist mit 65,5 % hoch, da Anzeige oft nur erfolgt, wenn einem die tatverdächtige Person bekannt ist. Der Anteil weiblicher Tatverdächtiger ist mit 30,3 % überdurchschnittlich.

Altersstrukturell ergeben sich große Unterschiede zwischen einzelnen Betrugsdelikten. 22,2 % der Tatverdächtigen der Leistungerschleichung sind unter 21 Jahre alt, aber nur 10,7 % der Tatverdächtigen bei Waren- und Warenkreditbetrug.

2. Erschleichen von Leistungen

Eine besondere Form des Betrugs stellt die nach § 265a StGB strafbare Leistungerschleichung dar, die mit rund 22,2 % auch einen beachtlichen Anteil an den polizeilich registrierten Betrugstaten ausmacht. Hauptanwendungsfall ist dabei das Benutzen von öffentlichen Verkehrsmitteln ohne gültigen Fahrschein (zur geläufigen Bezeichnung als „Schwarzfahren“ der Beitrag im [NL vom 25.06.2021](#) „Fällt die Revolution aus?“).

Der Straftatbestand wurde 1935 als Auffangtatbestand zur § 263 StGB geschaffen, um die dortigen Beweisschwierigkeiten hinsichtlich Täuschung, Irrtum und Vermögensschädigung bei Inanspruchnahme von Massenleistungen ohne Entrichtung des geforderten Entgelts zu umgehen.

a) Strafrechtsdogmatischer Exkurs: Das Fahren ohne Fahrschein als Anwendungsfall des § 265a StGB?

Die Tathandlung des § 265a StGB „Erschleichen“ beschreibt das Erlangen der Leistung durch unbefugtes Verhalten unter Einsatz manipulativer Umgehung von Kontroll- oder Zugangssperren bzw. Sicherheitsvor-

kehrungen (vgl. *Fischer* § 265a Rn. 3). Der Täter oder ein Dritter muss selbst aber nichts erlangt haben. Ferner ist ein spezifischer (täuschungsähnlicher) Handlungsunwert erforderlich, weshalb die bloße Verursachung der Leistungserbringung oder Inanspruchnahme der Leistung nicht ausreichend ist. Ferner kann das reine Erlangen gegen Verstoß von vertraglichen Verpflichtungen nicht unter § 265a StGB subsumiert werden.

Während diese Erschleichensvoraussetzungen für § 265a Var. 1, 2 und 4 StGB (Erschleichen der Leistung eines Automaten, eines öffentlichen Zwecken dienenden Telekommunikationsnetzes oder des Zutritts zu einer Veranstaltung oder einer Einrichtung) weitgehend anerkannt sind, sind die Voraussetzungen bei § 265a Var. 3 StGB (Beförderungserschleichung) umstritten. Der Streit dreht sich insbesondere um die Frage, ob das schlichte Fahren ohne Fahrschein tatbestandsmäßig ist. Dem widerspricht die herrschende Lehre mit der Begründung, auch das Erschleichen einer Beförderung setze es (wie die anderen Tatvarianten) voraus, dass der Täter ein täuschungsähnliches bzw. manipulatives Verhalten an den Tag lege, das über ein bloß unauffälliges Auftreten hinausgeht, z.B. die „Entwertung“ eines ungültigen Fahrausweises, (MK/Hefendehl, 4. Aufl. 2022, § 265a Rn. 180 ff.). Nicht hinreichend sei es, dass man sich Zutritt zu einem Beförderungsmittel verschafft ohne dass hierbei Kontroll- oder Zugangssperren umgangen würden. Diese Restriktion wird aus dem Wortlaut „Erschleichen“ und aus der systematischen Stellung des § 265a StGB – vgl. die §§ 263 – 265b StGB – gewonnen.

Der BGH entschied aber auf die Vorlagefrage des OLG Naumburg, dass eine Beförderungsleistung bereits dann im Sinne des § 265a Abs. 1 StGB erschlichen wird, wenn der Täter ein Verkehrsmittel unberechtigt benutzt und sich dabei allgemein mit dem Anschein umgibt, er erfülle die nach den Geschäftsbedingungen des Betreibers erforderlichen Voraussetzungen (vgl. BGHSt 53, 122 ff.). Hierzu erklärt der BGH, dass der

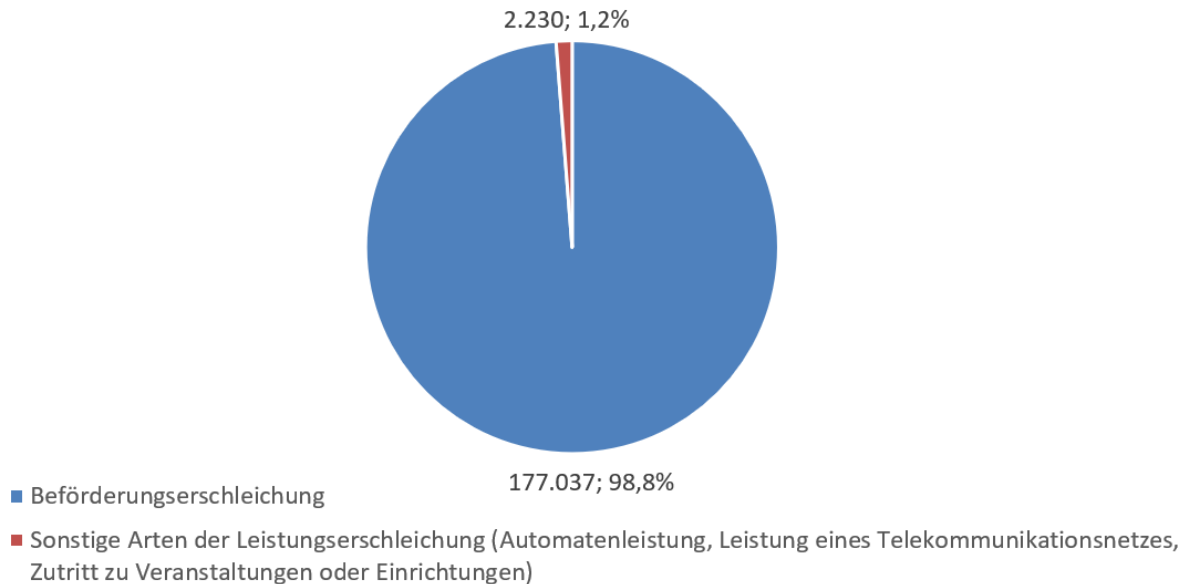
Wortlaut („Erschleichen“) nicht das Ausschalten vorhandener Sicherungsvorkehrungen oder regelmäßiger Kontrollen voraussetze, vielmehr genüge nach allgemeinen Wortsinn, die Herbeiführung eines Erfolges auf unrechtmäßigem, unlauteren oder unmoralischem Wege. Insoweit verstoße die vorgenommene Wortlautauslegung auch nicht gegen das Bestimmtheitsgebot (Art. 103 Abs. 2 GG). Schließlich bezieht sich der BGH auf die Entstehungsgeschichte, die die von ihm vorgenommene Auslegung stütze. § 265a StGB sei ein Auffangtatbestand, der Lücken schließen solle, die sich beim Erschleichen von Massenleistungen im Zuge der Anwendung von § 263 StGB ergeben.

Kritik: Die bisherige Praxis der Gerichte, das bloße Schwarzfahren als Straftat zu ahnden, bleibt kritikwürdig. Zwar erleiden die Verkehrsbetriebe hierdurch nicht unerhebliche Schäden, dies allein kann die Strafbarkeit aber noch nicht präjudizieren. Vielmehr gründen die Gerichte die Strafbarkeit in der derzeitigen Auslegung auf einem Unterlassen, nämlich dem Unterlassen, einen Fahrschein zu lösen. Das bloße Unterlassen als solches ist aber noch nicht strafwürdig; es fehlt am Handlungsunwert. Dem Tatbestandsmerkmal Erschleichen wird jede eigene unrechtsbegründende Bedeutung genommen, was gegen Art. 103 Abs. 2 GG verstößt.

b) Befunde aus der PKS

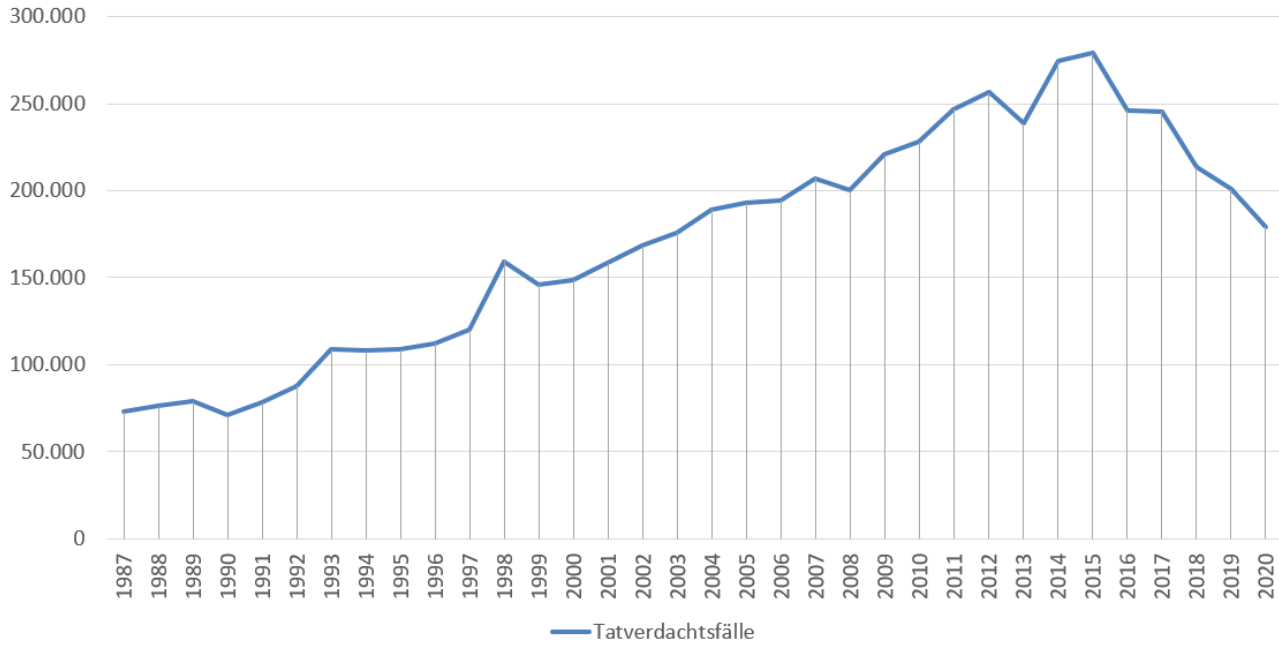
Entsprechend dem Vorgehen der Rechtsprechung, das schlichte Fahren ohne Fahrschein in den Anwendungsbereich von § 265a StGB einzubeziehen, hat die Beförderungerschleichung von allen Tatvarianten des § 265a StGB die größte Bedeutung, was sich auch in den Zahlen der PKS niederschlägt.

Relevanz des Fahrens ohne Fahrschein für § 265a StGB

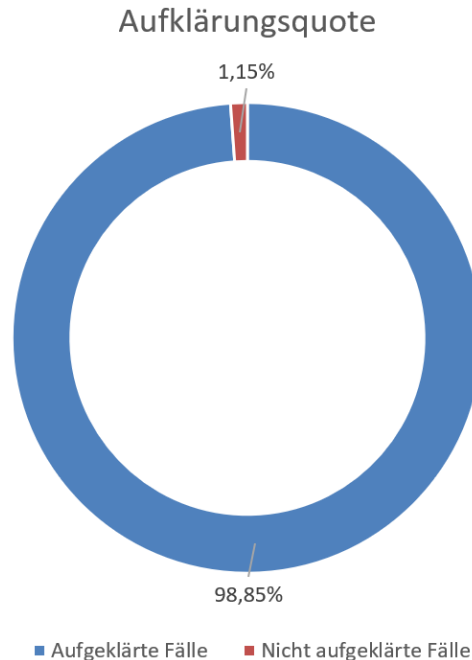


Die Fallzahlen zu § 265a StGB zeigen für die Zeit nach 1990 für Gesamtdeutschland einen ansteigenden Trend und scheinen nach 2015 wieder rückläufig zu sein. Abgebildet wird in erster Line die Kontrollintensität der Betreibergesellschaften im öffentlichen Personenverkehr. Die Zahlen für 2019 und 2020 dürften hauptsächlich mit der insgesamt Eingeschränkten Mobilität in Zeiten der Corona-Pandemie zu erklären sein.

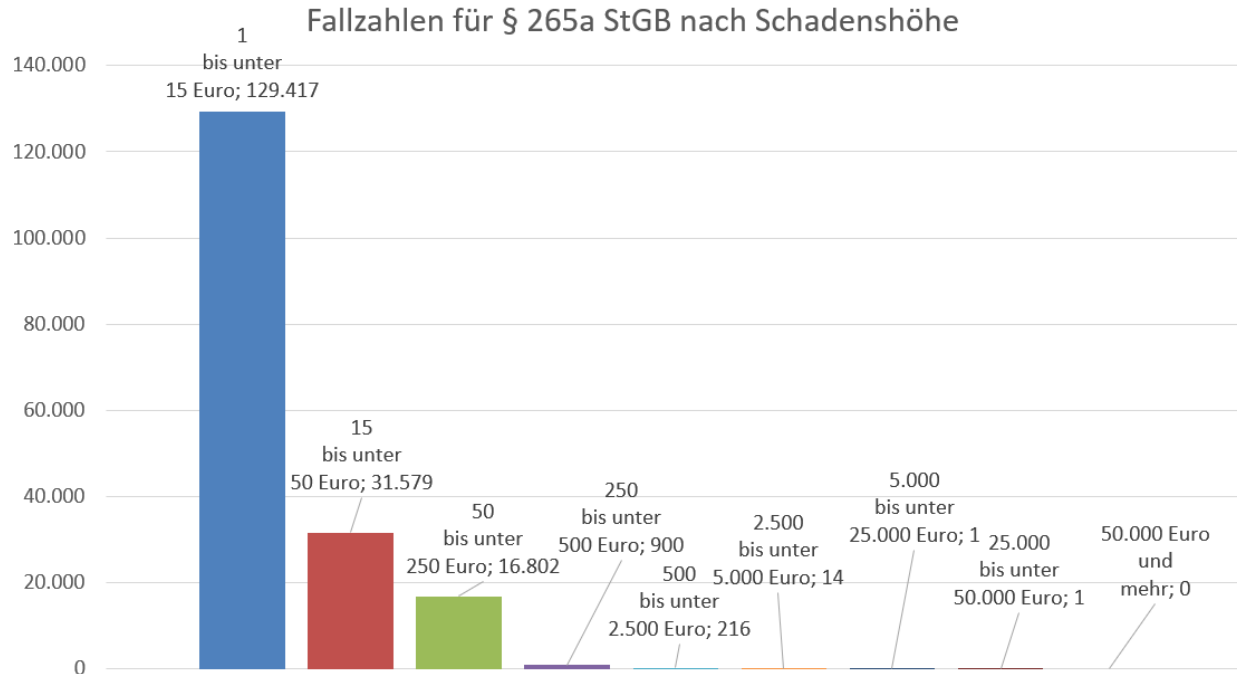
Entwicklung der Fallzahlen (§ 265a StGB)



Die Tatsache, dass es sich bei der Beförderungerschleichung um klassische Kontrollkriminalität handelt, schlägt sich auch in der Aufklärungsquote nieder, die bei § 265a StGB mit 98,85 % enorm hoch ist. Mit den Kontrollen in öffentlichen Verkehrsmitteln werden also nicht lediglich Tatverdachtsfälle, sondern auch die zu diesen Fällen gehörigen Tatverdächtigen hervorgebracht, womit fast jeder dieser Fälle als aufgeklärt gilt.



Die Schadenshöhe bewegt sich beim Großteil der Fälle, denen ein Schaden zugeordnet werden kann, unter 15 Euro. Der Schaden bestimmt sich beim Fahren ohne Fahrschein lediglich nach dem den Verkehrsbetrieben entgangenen Ticketpreis, der in der Regel gering ist.



c) Ersatzfreiheitsstrafe

Die Kritik am Straftatbestand ist vielseitig und speist sich neben dogmatischen Unklarheiten (vgl. die KK 228–230 und BVerfG NJW 1998, 1135: „von Verfassungs wegen [Art. 103 Abs. 2 GG] nicht zu beanstanden“) vor allem aus den sich aus der Kriminalisierung ergebenden Konsequenzen für die „Erwischten“. Angesichts des doch geringen Schadens im Einzelfall, der den Verkehrsbetrieben infolge einer einzelnen Fahrt ohne gültigen Fahrschein entsteht, wird von den Staatsanwaltschaften regelmäßig eine Geldstrafe als Sanktion gefordert. Insbesondere arme Menschen, die vielleicht auch gerade deshalb kein Ticket gelöst haben, sehen sich aber erst recht außerstande, eine Geldstrafe zu begleichen. Deren Höhe errechnet sich aus der an der Schuld orientierten Tagessatzanzahl (mind. 5) und der am Einkommen orientierten Tagessatzhöhe (1 EUR, in der Praxis regelmäßig nicht unter 10 EUR).

Häufig werden die Ermittlungen wegen § 265a StGB mit dem Antrag der Staatsanwaltschaft auf Erlass eines Strafbefehls abgeschlossen. Wurde die beschuldigte Person im Vorfeld nicht vernommen und nimmt sie von dem ihr zugestellten Strafbefehl keine Kenntnis oder legt hiergegen keinen oder zu spät Einspruch ein, findet ihre individuelle finanzielle und persönliche Situation keine Berücksichtigung. Die pauschale Tagessatzhöhe von 10 EUR kann dann die finanziellen Möglichkeiten der beschuldigten Person übersteigen. Eine angespannte finanzielle Situation ist häufig auch Ausdruck einer generellen persönlichen Überforderung (vgl. Cluster 3 auf KK 238). Wenn weder der Fahrschein noch das erhöhte Beförderungsentgelt beglichen werden, spricht vieles dafür, dass auch die Notwendigkeit die Geldstrafe zu begleichen, nicht erkannt wird. Von solchen persönlichen Problemlagen erhalten die Ermittlungsbehörden und Gerichte im Strafbefehlsverfahren aber keine Kenntnis, wenn sich die beschuldigte Person nicht zu Wort meldet, was wiederum

Folge dieser Überforderung sein kann (Empirische Erkenntnisse zu Gründen für ausbleibende Einsprüche verspricht das [Projekt der Vereinigung Berliner Strafverteidiger e.V. und der FU Law Clinic](#)).

Von der Vollstreckung einer einmal rechtskräftigen Geldstrafe kann zwar abgesehen werden (§ 459c Abs. 2 StPO), erledigt hat sich die Geldstrafe damit aber nicht. Im deutschen Sanktionenrecht sieht § 43 StGB für Fälle „einer uneinbringlichen Geldstrafe“ eine sogenannte Ersatzfreiheitsstrafe vor. Ein Tagessatz entspricht dabei einem Tag Freiheitsstrafe.

Den Zusammenhang zwischen § 265a StGB und § 43 StGB verdeutlichte zuletzt die Untersuchung von *Bögelein/Glaubitz/Neumann/Kamieth* zur Vollstreckung der Ersatzfreiheitsstrafe in Mecklenburg-Vorpommern zwischen 2014 und 2017. Demnach hatte jeder 4. Ersatzfreiheitsstrafen-Gefangene die Geldstrafe ursprünglich wegen Erschleichens von Leistungen erhalten (*Bögelein/Glaubitz/Neumann/Kamieth* MschrKrim 102 [2019], 282 [290], [hier](#) abrufbar).

d) Typologisierung des Fahrens ohne Fahrschein

Die Begehung von Leistungserschleichungen ist ubiquitär. Die Gründe für das Fahren ohne Fahrschein lassen sich daher nicht auf „Armut“ bzw. „mangelnde finanzielle Ressourcen“ beschränken.

Den Versuch einer Typologisierung von Fahrerinnen und Fahrern ohne Fahrschein unternahmen *Salis, Barabino* und *Useli* (*Salis/Barabino/Useli* Segmenting Fare Evader Groups By Factor And Cluster Analysis, in Ricci/Brebbia [Hrsg.], Urban Transport XXIII, 2017, S. 503 ff., [hier](#) abrufbar). Sie führten im März 2015 sowie im Juli 2015 Befragungen an Bord von Bussen in der italienischen Stadt Cagliari durch. Insgesamt wurden 850 Passagiere ohne Fahrschein interviewt. Ziel der Befragungen war die Ermittlung von soziodemografischen Merkmalen, Reiseverhalten und weiteren individuelle Merkmalen von Passagieren ohne Fahrschein.

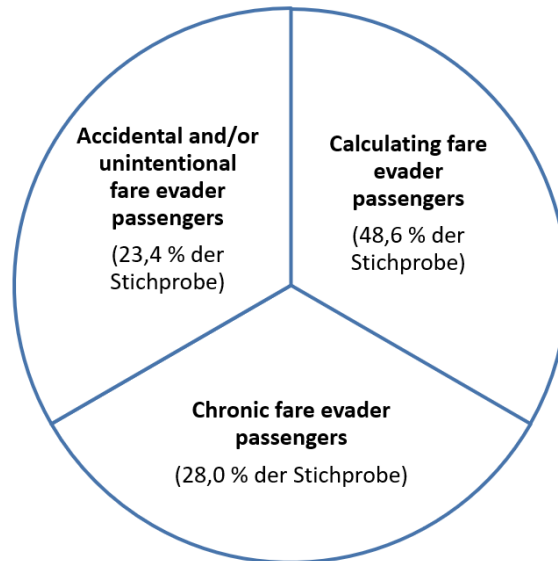
Laut den Autor*innen ist Untersuchung ist ausdrücklich nicht nur für Theoretiker*innen interessant, sondern auch für Praktiker*innen, die sich mit dem Problem uneinbringlicher Geldstrafen (und darauf folgenden Ersatzfreiheitsstrafen) beschäftigen. Sie kann helfen, die Gruppe von Passagieren, die eine Geldstrafe niemals zahlen werden, von anderen zu separieren, die eine solche Strafe zahlen könnten.

Hierfür wurden die Beförderten mittels einer Clusteranalyse separiert und in verschiedene Gruppen unterteilt, die Ähnlichkeiten hinsichtlich der abgefragten Variablen aufweisen. Auf diese Weise wurden insgesamt 3 Cluster herausgearbeitet (vgl. die folgende KK).

Cluster 1: „Accidental and/or unintentional fare evader passengers“ (23,4 % der Stichprobe): Größtenteils Autobesitzer, die berufstätig sind, und den Bus aus Gründen nutzen, die nicht mit mangelnden anderen Reisemöglichkeiten zusammenhängen (z.B. Parkprobleme).

Cluster 2: „Calculating fare evader passengers“ (48,6 % der Stichprobe): Studierende, jung (unter 26 Jahren), nicht arbeitend, kein Auto, mangelnde sonstige Reisemöglichkeiten (neben dem Bus).

Cluster 3: „Chronic fare evader passengers“ (28,0 % der Stichprobe): Häufig arbeitslos, kein Studium, zwischen 26 und 50 Jahre alt, kein Auto, keine sonstigen Reisemöglichkeiten.



Zu den jeweiligen Clustern wurden sodann Reaktionsmöglichkeiten aufseiten der Verkehrsbetriebe herausgearbeitet, um „Schwarzfahrten“ zu unterbinden. Bei den „versehentlichen und/oder nicht-intentional Fahrenden ohne Ticket“ handele es sich um eine Gruppe, die durchaus bereit sei, den Fahrpreis zu zahlen. Der Verzicht auf den Ticketerwerb erfolge hier insbesondere, weil das Buchungssystem nur schwer verständlich sei oder nicht funktioniere (z.B. Defekt des Fahrkartenentwerterers). Als Reaktionsmöglichkeit biete sich insbesondere eine Vereinfachung des Ticketbuchungs-Verfahrens an.

Bei den „calculating fare evader passengers“ handele es sich um Personen, die das Fahrkarten(kontroll)system bewusst umgehen, etwa durch das Aufhalten in der Nähe des Fahrkartenentwerterers auf und entwerten ihre Fahrkarte, wenn die kontrollierende Personen an Bord kommen. Dieses Cluster ist schon schwerer zu erreichen als das erstgenannte. Hier sind verstärkte Fahrkartenkontrollen eine denkbare Reaktionsmöglichkeit, weil diese Personen für die Wahrnehmung von Kontrollen empfänglich sind.

Anders ist dies in der Gruppe der „chronic fare evader passengers“. Diese Gruppe ist kaum durch Maßnahmen der Verkehrsbetriebe zu erreichen und muss daher wohl von den Verkehrsbetrieben im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Rechnung „einkalkuliert“ werden. Allenfalls Änderungen der Zugangssysteme zum ÖPNV (z.B. die Verwendung von Drehkreuzen) können hier eine Reaktionsmöglichkeit sein.

VII. Entkriminalisierung

Immer wieder gibt es Reformvorschläge, die die Gruppe der Eigentums- und Vermögensdelikte betreffen. Eine Entkriminalisierung wird insbesondere für vergleichsweise leichte Delikte in Erwägung gezogen wie z.B. für die Beförderungserschleichung (ein entsprechender [Gesetzentwurf der Fraktionen DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN](#) fand im Rechtsausschuss keine Mehrheit [BT Drs. 19/26271]), für das sogenannte „Containern“ (vgl. hierzu den [Beschluss des BVerfG v. 5.8.2020](#) [2 BvR 1985/19], den [Antrag](#) der Bundestagsfraktion DIE LINKE aus April 2019 und die diesbezügliche [Anhörung im Rechtsausschuss](#) vom 10.12.2020) oder für Ladendiebstähle (1995 gab es hierzu einen [Antrag](#) der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN).

Argumente dafür:

- Strafrecht darf nur als ultima ratio des Rechtsgüterschutzes eingesetzt werden.
- Sicherung durch das Zivilrecht oder die Ahndung als Ordnungswidrigkeit ist ausreichend.
- Entlastung der Polizei, Staatsanwaltschaften und Gerichte.
- Entkriminalisierung würde der Ubiquitätsthese und Episodenhaftigkeit von Jugenddelinquenz gerecht werden.
- Private haben zumeist Möglichkeiten, durch Sicherungsvorkehrungen und Maßnahmen der (technischen) Prävention für den Eigentums- und Vermögensschutz Sorge zu tragen.

Einwände dagegen:

- Keine abschreckenden Effekte mehr – wobei diese ohnehin zweifelhaft sind.
- Gerade für Jugendliche würde eine wichtige Grenzziehung entfallen – wobei Jugenddelinquenz zumeist ohnehin episodenhaft ist und sich „von selbst“ erledigt.

Zudem wird im Rahmen einer Verschlinkung des StGB die Streichung mittlerweile überflüssig gewordener Straftatbestände gefordert (vgl. hierzu unseren [Newsbeitrag vom 6.11.2019](#)). Ein Beispiel hierfür wäre etwa § 266b Abs. 1 Alt. 1 StGB, der ebenso in den Bereich des Vermögensstrafrechts einzuordnen ist und den Missbrauch von Scheckkarten unter Strafe stellt, obwohl der garantierte Eurocheckverkehr seit Ende 2001 abgeschafft ist.

Literaturhinweis:

Eisenberg/Kölbel Kriminologie, § 45 Rn. 73–107.

P.-A. Albrecht Kriminologie, §§ 31, 32 zur Entkriminalisierungsdebatte.