

KEYSTONE



Billettkontrolle in Zürich:
Zahlungsunfähige Schwarzfahrer
landen häufig im Gefängnis

Der öffentliche Verkehr füllt die Gefängnisse

Haft statt Busse • Viele Gefängnisse sind überbelegt. Ersatzfreiheitsstrafen und Bussenumwandlungen sind für über die Hälfte aller Gefängniseinweisungen verantwortlich. In zwei von fünf Fällen handelt es sich um Schwarzfahrer, die zahlungsunfähig sind.

Leute, die wegen Bussen im Gefängnis landen, die aber angewiesen sind auf die Bahn, haben dort zuletzt etwas verloren», sagte Marcel Brugger in der Sendung «10 vor 10» des Schweizer Fernsehens vom 11. November 2024. Marcel und Iris Brugger wohnen im Aargau und fahren jeweils mit dem Zug zur Drogenabgabestelle in Zürich. Werden sie ohne Billett erwischt, müssen sie den Fahrpreis, einen Zuschlag und eine Busse zahlen.

Leute in prekären Verhältnissen sind oft nicht zahlungsfähig. Daher wandeln die Strafverfolgungs-

behörden Bussen und Geldstrafen häufig in Ersatzfreiheitsstrafen um. Darum landen Leute wie Bruggers, die sich kein Billett leisten können, immer wieder wegen Schwarzfahrens im Gefängnis.

Bussensystem aus dem Mittelalter

Solche Freiheitsentzüge verändern an der Lebenssituation der Betroffenen nichts zum Positiven. Im Mittelalter war der sogenannte Schuldverhaft im Schuldturm wegen Nichtbezahlens einer privaten Forderung verbreitet. Der Vollzug

einer Ersatzfreiheitsstrafe wegen Fahrens ohne Bahnbillett schafft einen modernen Schuldturm, die Ersatzfreiheitsstrafe ist eine Bestrafung der Armut.

Seit der Strafrechtsrevision von 2007 nahmen Umwandlungen von nicht bezahlten Bussen und Geldstrafen in Ersatzfreiheitsstrafen zu. 2020 gingen gemäss Bundesamt für Statistik von 7345 Einweisungen in den Straf- und Massnahmenvollzug 846 Fälle auf Ersatzfreiheitsstrafen und 2516 Inhaftierungen auf Bussenumwandlungen zurück. Zusammengefasst entsprach das einem Anteil von rund 45 Prozent aller Haftenweisungen. 2023 machten die Ersatzfreiheitsstrafen bereits mehr als die Hälfte aller Gefängniseinweisungen aus: 4964 von insgesamt 9297.

Von den Ersatzfreiheitsstrafen wiederum dürften gemäss einer Studie des Amtes für Justizvollzug

des Kantons Zürich aus dem Jahr 2018 rund 40 Prozent der Fälle auf das «Delikt» Fahren ohne gültigen Fahrausweis zurückzuführen sein. Bringt man diese Zahlen mit den rund 200 Franken in Verbindung, die ein Gefängnisplatz pro Tag und Person kostet, dann erscheint dieser Sanktionsmechanismus bei Bagatelldelikten als besonders fragwürdig.

Die mechanisch angeordneten Umwandlungen von Bussen und Geldstrafen in Ersatzfreiheitsstrafen trugen zur Überbelegung von Gefängnissen bei, so unter anderem im Kanton Bern. Hier verschärften Informatikprobleme die Situation zusätzlich. Die Fälle stauten sich, weil Verurteilte, deren Bussen oder Geldstrafen in kurze Freiheitsstrafen umgewandelt worden waren, nicht zum Strafantritt aufgeboten werden konnten. Um zu verhindern, dass wegen der IT-Panne die vielen Kurzstrafen verjähren, wollte der Berner Regierungsrat für 5,5 Millionen Franken Gefängniscontainer aufstellen. Das Parlament lehnte diese Lösung aber nicht zuletzt wegen finanzpolitischer Bedenken ab.

Schlechte Haftbedingungen in überfüllten Gefängnissen

Nun versucht die Sicherheitsdirektion, den Vollzug der vielen kurzen Freiheitsstrafen im Rahmen der bestehenden Gefängnisinfrastruktur durchzuführen. So wurde im bestehenden Gefängnis Burgdorf eine temporäre Kurzstrafenabteilung für 40 Personen eingerichtet. Im Regionalgefängnis Bern wird die Zellenbelegung möglichst verdoppelt. Die Gefängnisse in Thun und Biel sind ebenfalls komplett ausgelastet. Die Folge sind verschlechterte Haftbedingungen, was von Fachleuten und NGO kritisiert wird. Gleichzeitig verzeigt das regionale Transportunternehmen Bern-

mobil weiterhin Leute, die ohne gültiges Billett angetroffen werden. Allein 2024 stellte die Staatsanwaltschaft Bern-Mittelland rund 2000 Strafbefehle gestützt auf Anzeigen von Bernmobil aus.

Gemeinnützige Arbeit statt Bussen

«Die Ersatzfreiheitsstrafe ist teuer, sie belastet das System und ist für die Betroffenen in der Regel nur schädlich», sagt der Strafvollzugsexperte Benjamin Brägger im erwähnten Beitrag von «10 vor 10». Brägger plädiert für Sanktionsformen, die geringfügige Delikte weder mit Bussen noch mit Geldstrafen ahnden. Mit der gemeinnützigen Arbeit steht eine solche Sanktionsform zur Verfügung – nur fehlen die Institutionen, in denen gemeinnützige Arbeit geleistet werden könnte. Zudem schliesst das Strafgesetzbuch gemeinnützige Arbeit für den Vollzug von Ersatzfreiheitsstrafen ausdrücklich aus.

In Deutschland setzt sich der «Freiheitsfonds» für die Entkriminalisierung des Fahrens ohne Fahrschein ein. Konkret verlangt diese Initiative, dass Paragraph 265a des deutschen Strafgesetzbuches, der die sogenannte Beförderungsererschleichung unter Strafe stellt, gestrichen wird. Als Alternative fordert der «Freiheitsfonds» einen kostenlosen öffentlichen Verkehr.

Die Initiative «Freiheitsfonds» sammelt Spenden, um Personen, die wegen Fahrens ohne Fahrschein eine Ersatzfreiheitsstrafe absitzen müssen, «freizukaufen». Auch auf politischer Ebene ist die Initiative «Freiheitsfonds» aktiv. Diese Bemühungen führten dazu, dass die deutsche Regierung einen Gesetzesentwurf zur Entkriminalisierung der Beförderungsererschleichung ausarbeitete.

Wegen der anhaltenden Kritik an der Ersatzfreiheitsstrafe haben mehr als ein Dutzend Kommu-

nen und Städte in Deutschland Schritte unternommen, um das Fahren ohne Fahrschein zu entkriminalisieren. Das geht einfach: Die den deutschen Städten und Kommunen angegliederten Verkehrsbetriebe stellen keinen Strafantrag mehr, wenn jemand ohne gültiges Billett erwischt wird.

Vor dem Hintergrund neuerer Entwicklungen, namentlich der steigenden Zahl von Ersatzfreiheitsstrafen seit der Reform von 2007, sowie mit Blick auf die Kritik an der Ersatzfreiheitsstrafe in Deutschland drängt sich auch in der Schweiz eine Neubeurteilung der Situation auf.

Reformansätze sind vorhanden. Aus juristischer Sicht fällt der Ausschluss der gemeinnützigen Arbeit für den Vollzug von Ersatzfreiheitsstrafen auf. Die Regelung, wonach Verurteilte das Gesuch um Vollzug der Busse oder Geldstrafe in Form von Arbeitsleistung gestellt haben müssen, bevor jene in eine Ersatzfreiheitsstrafe umgewandelt worden ist, ist realitätsfremd. Ein pragmatischer Vorschlag lautet, dass alle, die zu einer Busse oder Geldstrafe verurteilt wurden, die Möglichkeit haben sollten, die Busse oder Geldstrafe in Form von gemeinnütziger Arbeit abzuleisten.

Auf rechtspolitischer Ebene sind die Städte in Deutschland zu erwähnen, die darauf verzichten, Strafantrag zu stellen, wenn jemand im ÖV ohne Billett erwischt wird. In der Schweiz wäre zu prüfen, wie Transportunternehmen ermuntert werden könnten, bei Schwarzfahrern auf einen Strafantrag zu verzichten. Zudem ist die Umwandlung von Bussen in Ersatzfreiheitsstrafen bei Bagatelldelikten zu hinterfragen. Und es wäre zivilgesellschaftlichen Kräften auch in der Schweiz unbenommen, sich nach dem Modell des «Freiheitsfonds» zu organisieren und die punitive Praxis im ÖV infrage zu stellen. **Michael Burkard**

“Einige deutsche Städte stellen keinen Strafantrag mehr für das Reisen ohne gültiges Billett”