

Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE

Fahren ohne Fahrschein: Kontrollen und Strafverfolgung vor dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Das Fahren ohne Fahrschein kann als „Erschleichen von Leistungen“ bzw. „Beförderungsererschleichung“ strafrechtlich geahndet werden (§ 265a StGB); dies geschieht in der Regel mit Geldstrafen. In Fällen, in denen die Geldstrafe nicht gezahlt wird, droht den sogenannten Schwarzfahrerinnen/Schwarzfahrern eine Ersatzfreiheitsstrafe. Nach einer Statistik des Bremer Straffälligenhilfevereins Hoppenbank e. V. beliefen sich 37 % aller von ihnen betreuten Fälle von Ersatzfreiheitsstrafen auf das Deliktfeld „Erschleichung von Leistungen“ (2013).

Es ist weder kriminalpolitisch zielführend noch gesellschaftlich akzeptabel, Menschen zu inhaftieren, nur weil sie den ÖPNV ohne gültiges Ticket genutzt haben. Zu diesem Schluss kam auch Justizstaatsrat Stauch, der ein Pilotprojekt zur Haftvermeidung aufgelegt hatte, das einem kleinen Personenkreis von Menschen, der regelmäßig ohne gültiges Ticket angetroffen wird und häufig multiple persönliche und soziale Problemlagen auf sich vereint, mit vergünstigten Tickets helfen soll. Das Modellprojekt lief allerdings Ende 2013 aus.

Fragwürdig sind auch die sogenannten Schwerpunktkontrollen, bei denen Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter des BSAG-Sicherheitsdienstes gemeinsam mit Beamtinnen/Beamten der Polizei Vollkontrollen ganzer Straßenbahnen durchführen. Der Fahrbetrieb wird für die Dauer der Kontrolle unterbrochen; kontrolliert werden neben den Fahrscheinen häufig auch Personalausweise bzw. Identitätsnachweise. Angesichts von 300 000 Überstunden bei der Polizei ist es nicht nachvollziehbar und auch unverhältnismäßig, wenn teilweise bis zu zehn Polizeibeamte pro Einsatz bei diesen Schwerpunktkontrollen gebunden werden.

Die letzten offiziellen Zahlen zum Umgang mit Beförderungsererschleichung in Bremen stammen noch aus dem Jahr 2004 (Drs. 16/583 S). Diese Anfrage soll deshalb auch einen aktuellen Überblick über die Situation gewähren.

Wir fragen den Senat:

Fahrkartenkontrollen bei der BSAG

1. Wie hat sich die Praxis der Fahrkartenkontrollen seit 2010 entwickelt?
 - a) Wie hoch war der Kontrollgrad (kontrollierte Personen im Verhältnis zu beförderten Personen) jeweils in den Jahren 2010 bis 2014?
 - b) Wie hoch war der Beanstandungsgrad (Anzahl der Personen ohne gültigen Fahrschein im Verhältnis zu kontrollierten Personen) jeweils in den Jahren 2010 bis 2014?
 - c) Wie viele Strafanzeigen wegen „Erschleichens von Leistungen“ bzw. „Beförderungsererschleichung“ hat die BSAG jeweils in den Jahren 2010 bis 2014 gestellt?
2. Wie viele verdachtsunabhängige Schwerpunktkontrollen hat die Polizei Bremen in Bussen und Bahnen der BSAG seit 2010 durchgeführt?
 - a) An welchen Haltestellen und Linien wurden diese Schwerpunktkontrollen durchgeführt?

- b) Wie viele Beamte der Polizei Bremen sind im Rahmen solcher Schwerpunktkontrollen eingesetzt worden?
 - c) Wie viele Arbeitsstunden sind dabei angefallen?
 - d) Wer bezahlt die im Rahmen von Schwerpunktkontrollen angefallenen Arbeitsstunden?
3. Auf welcher gesetzlichen Grundlage und mit welcher Zielsetzung werden diese Schwerpunktkontrollen durchgeführt? Besteht zwischen der BSAG/dem Verkehrsressort und der Polizei/dem Innenressort eine Vereinbarung über die Durchführung solcher Kontrollen? Falls eine solche Vereinbarung besteht, was ist hier geregelt?
 4. Welche und wie viele Straftaten und Ordnungswidrigkeiten konnten seit 2010 durch polizeiliche Schwerpunktkontrollen im ÖPNV festgestellt werden? Wie bewertet der Senat vor diesem Hintergrund die Verhältnismäßigkeit der Schwerpunktkontrollen?
 5. Werden Schwerpunktkontrollen auch dazu genutzt, Personen daraufhin zu kontrollieren, ob sie eine gültige Aufenthaltserlaubnis haben?
 6. Werden die verdachtsunabhängigen Kontrollbefugnisse nach § 11 BremPolG (in der Nähe von bzw. in definierten Gefahrengebieten/besonderen Kontrollorten) auch in den Bussen und Bahnen der BSAG genutzt? Wie viele dieser Kontrollen fanden seit 2010 statt?

Folgen des Fahrens ohne Fahrschein

7. Wie viele ohne gültigen Fahrschein angetroffene Personen haben das erhöhte Beförderungsentgelt geleistet? Bei wie vielen Personen war diese Strafzahlung nicht einzutreiben, und worin lagen hierfür die Gründe?
8. Wie viele Personen wurden in den Jahren 2010 bis 2014 wegen „Erschleichens von Leistungen“ bzw. „Beförderungerschleichung“ in Bremen verurteilt
 - a) zu Geldstrafen,
 - b) zu einer Freiheitsstrafe mit Bewährung,
 - c) zu einer Freiheitsstrafe ohne Bewährung?
9. Wie viele Personen, die wegen „Erschleichens von Leistungen“ bzw. „Beförderungerschleichung“ in Bremen verurteilt wurden, haben in den Jahren 2010 bis 2014
 - a) eine Freiheitsstrafe verbüßt,
 - b) Ersatzarbeitsstunden geleistet,
 - c) eine Ersatzfreiheitsstrafe angetreten?
10. Welche Kenntnis hat der Senat über die Altersstruktur des Personenkreises, der ohne gültige Fahrkarte angetroffen wird? Wie viele Minderjährige wurden aufgrund von „Beförderungerschleichung“ bestraft?
11. Gab es objektive Gründe (wenn ja, welche), die den Erwerb von Fahrscheinen in Einzelfällen nicht ermöglichten (mangelnde Barrierefreiheit bei oder Defekte von Fahrkartenautomaten, unterschiedliche Fahrtausweise u. a.) im Bereich des ÖPNV in Bremen?
12. Wie hoch beziffert der Senat die Kosten, die für die öffentliche Hand in den einzelnen Jahren durch die strafrechtlichen Konsequenzen des Fahrens ohne gültigen Fahrschein entstehen
 - a) bei der Polizei,
 - b) bei der Staatsanwaltschaft,
 - c) bei der Justiz,
 - d) im Justizvollzug (Freiheitsstrafen bzw. Ersatzfreiheitsstrafe) angegeben in Hafttagen und durchschnittlichem Hafttagekostensatz?
13. Wie oft wurden zwischen 2010 und 2014 im Zuge von Fahrkartenkontrollen fehlende, abgelaufene oder ungültige Aufenthaltstitel bzw. Verstöße gegen die Residenzpflicht festgestellt?

Security der BSAG

14. Welche Qualifikationen müssen die Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter des Sicherheitsdienstes der BSAG bzw. der von ihr beauftragten Unternehmen mitbringen, um für die Ticketkontrollen eingesetzt zu werden?
15. Gibt es eine spezielle Ausbildung und/oder Fortbildung für Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter des Sicherheitsdienstes? Wenn ja, was beinhaltet die Ausbildung und/oder Fortbildung, wie lange dauert sie, und von welcher Stelle wird sie durchgeführt?
16. Inwiefern werden in der Aus- und Fortbildung interkulturelle Kompetenzen und Antidiskriminierung thematisiert?
17. Wie viele Beschwerden gab es wegen Ticketkontrollen bzw. gegen die Kontrolleurinnen/Kontrolleure in den Jahren 2010 bis 2014? Was war jeweils der Gegenstand der Beschwerden (aufgeschlüsselt nach Häufigkeit und Gegenstand), und mit welchen Maßnahmen hat die BSAG auf diese etwaigen Beschwerden reagiert? Wie viele Strafanzeigen und Strafverfahren gab es im gleichen Zeitraum gegen Kontrolleurinnen/Kontrolleure?

Pilotprojekt für sogenannte Härtefälle

18. Wurde das oben genannte Modellprojekt zur Haftvermeidung für Menschen, die häufig beim Fahren ohne gültigen Fahrschein auffällig wurden, bereits evaluiert?
 - a) Wie viele Menschen haben das entsprechende Ticket in Anspruch genommen?
 - b) Welche Kosten sind dabei angefallen, und welche Kosten konnten durch das Modellprojekt schätzungsweise vermieden werden?
 - c) Wird dieses Projekt zurzeit fortgeführt?
 - d) Sollte das Projekt nicht fortgeführt werden: Mit welchen anderen Maßnahmen will der Senat die negativen Effekte der Strafverfolgung gegen die Gruppe der Menschen, die regelmäßig ohne gültigen Fahrschein angetroffen wird, vermeiden?

Klaus-Rainer Rupp,
Kristina Vogt und Fraktion DIE LINKE

