

Mitteilung des Senats vom 25. November 2014

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

Die Fraktion DIE LINKE hat unter Drucksache 18/613 S eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

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?

Die Fahrkartenkontrollen werden nicht durch Mitarbeitende der BSAG durchgeführt. Die BSAG hat die Bremer Service Team elko GmbH (BST) mit der Durchführung der Prüfleistungen beauftragt. Die BSAG ist an der BST mit 49 % beteiligt.

Kontrollgrad

2010	2,08 %,
2011	1,83 %,
2012	1,86 %,
2013	1,73 %,
2014	1,59 % (Stand 31. August 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?

2010	2,06 %,
2011	2,50 %,
2012	2,38 %,
2013	2,51 %,
2014	2,73 % (Stand 31. August 2014)
 - c) Wie viele Strafanzeigen wegen „Erschleichens von Leistungen“ bzw. „Beförderungsererschleichung“ hat die BSAG jeweils in den Jahren 2010 bis 2014 gestellt?

2010	3 461 Strafanträge,
2011	3 883 Strafanträge,
2012	3 768 Strafanträge,
2013	3 155 Strafanträge,
2014	2 215 Strafanträge (Stand 31. August 2014).

2. Wie viele verdachtsunabhängige Schwerpunktkontrollen hat die Polizei Bremen in Bussen und Bahnen der BSAG seit 2010 durchgeführt?

Zwischen der BSAG und der Polizei Bremen besteht eine Vereinbarung zur Sicherheit in den Bussen und Straßenbahnen. Es soll durch diese Kooperation sichergestellt werden, dass die Kriminalität, wie z. B. Betäubungsmittelkriminalität, Taschendiebstähle, Übergriffe auf Fahrgäste, in den Fahrzeugen der BSAG minimiert und das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste gestärkt wird. Seither findet ein regelmäßiger Austausch über die Sicherheit zwischen der BSAG, dem BST (Bremer Service Team) und der Polizei Bremen, vertreten durch die Polizeiinspektion Süd, statt.

Des Weiteren führt die BST sogenannte Schwerpunktkontrollen in Bussen und Straßenbahnen durch. Die Polizei Bremen führt keine Schwerpunktkontrollen durch, begleitet jedoch die Kontrollen der BST durch das Vorhalten von Einsatzkräften an den jeweiligen Interventionshaltestellen, um erforderliche Identitätsfeststellungen vor Ort und ohne zeitliche Verzögerung durchzuführen. Die Präsenz der Polizei wirkt dabei deeskalierend und hat sich bewährt.

Es wurden seit 2010 insgesamt 148 Schwerpunktkontrollen durchgeführt, davon 121 in der Polizeiinspektion Mitte/West, 14 in der Polizeiinspektion Süd und 13 in der Polizeiinspektion Nord.

- a) An welchen Haltestellen und Linien wurden diese Schwerpunktkontrollen durchgeführt?

Die Schwerpunktkontrollen werden an verschiedenen Haltestellen in Bremen-Stadt und Bremen-Nord durchgeführt. Bei Schwerpunktkontrollen werden alle BSAG-Linien kontrolliert, die die Haltestelle bedienen.

- 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?

An diesen Schwerpunktkontrollen haben insgesamt 800 Polizeibeamtinnen und Polizeibeamte teilgenommen, dabei wurden 2 259,75 Arbeitsstunden verrichtet (Zeitraum 2010 bis 2014). Die Schwerpunktkontrollen sind in der Regel vorgeplant und werden im normalen Dienst durchgeführt, insofern entfällt eine Kostenstellung gegenüber Dritten. Diese belaufen sich auf 131 080 € an Personalkosten nach allgemeiner Kostenverordnung Nr. 103.00 (AllKostV) zuzüglich retrograd nicht mehr zu erfassender Sachkosten für Dienstkraftfahrzeuge.

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?

Der BSAG entstehen durch Kunden ohne gültigen Fahrausweis Einnahmeverluste. Gemäß § 265a Strafgesetzbuch (StGB) ist das Fahren ohne gültigen Fahrausweis eine Straftat (Beförderungserschleichung). Weitere Basis sind die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen. Im Interesse aller zahlenden Kunden werden Fahrausweisprüfungen, so auch Schwerpunktkontrollen, durchgeführt. Eine Vereinbarung mit dem Verkehrsressort und/oder der Polizei/dem Innenressort besteht nicht.

Die Polizei Bremen begleitet die Schwerpunktkontrollen und führt Maßnahmen auf Grundlage des Polizeigesetzes und der Strafprozessordnung durch (siehe auch Antwort zu Frage 2).

4. Welche und wie viele Straftaten und Ordnungswidrigkeiten konnten seit 2010 durch polizeiliche Schwerpunktkontrollen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) festgestellt werden? Wie bewertet der Senat vor diesem Hintergrund die Verhältnismäßigkeit der Schwerpunktkontrollen?

Es wurden seit 2010 insgesamt 268 Strafanzeigen gefertigt. Eine genaue Auswertung nach Delikten ist dabei nicht möglich.

Der Senat bewertet die Durchführung von Schwerpunktkontrollen vor dem Hintergrund des angestrebten Ziels, die Sicherheit in Bussen und Bahnen zu erhöhen, grundsätzlich positiv.

5. Werden Schwerpunktkontrollen auch dazu genutzt, Personen daraufhin zu kontrollieren, ob sie eine gültige Aufenthaltserlaubnis haben?

Polizeiliche Schwerpunktkontrollen werden nicht zielgerichtet dazu genutzt, um Personen daraufhin zu kontrollieren, ob sie eine gültige Aufenthaltserlaubnis haben. Im Rahmen der Personalienfeststellung wegen „Erschleichen von Leistungen“ kam es zu entsprechenden Feststellungen. Darüber hinausgehende polizeiliche Maßnahmen finden nur bei konkretem Verdacht zur Gefahrenabwehr oder Strafverfolgung statt.

6. Werden die verdachtsunabhängigen Kontrollbefugnisse nach § 11 Bremisches Polizeigesetz (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?

Es werden grundsätzlich keine verdachtsunabhängigen Kontrollen nach § 11 BremPolG in Bussen und Bahnen der BSAG in besonderen Kontrollorten durchgeführt.

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?

Pro Jahr werden ca. 45 000 erhöhte Beförderungsentgelte (EBEs) ausgestellt. Ca. 20 % der EBEs werden im Nachgang auf 20 €, 10 € oder 7 € reduziert. Ein geringer Teil wird eingestellt, z. B. wenn der Schwerbehindertenausweis vergessen wurde. Zwischen 40 und 50 % der verbleibenden Forderungen werden realisiert, bevor eine Abgabe an ein Inkassobüro erfolgt. Über die Gründe, warum nicht gezahlt wird, liegen dem Senat keine Erkenntnisse vor.

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?

Die Verurteilungen wegen Beförderungerschleichung in den Jahren 2010 bis 2012 ergeben sich aus der nachstehenden Tabelle der amtlichen Strafverfolgungsstatistik. Die Zahlen für die Jahre 2013 und 2014 liegen noch nicht vor.

Jahr		Freiheitsstrafe	davon		Zuchtmittel	Geldstrafe	Erziehungsmaßnahmen	gesamt
			Strafaussetzung zur Bewährung					
2010	nach allgemeinen Strafrecht Verurteilte	2	2	0	1.558	0	1.560	
	nach Jugendstrafrecht verurteilte	1	1	19	0	13	33	
	insgesamt	3	3	19	1.558	13	1.593	
2011	nach allgemeinen Strafrecht Verurteilte	9	7	0	1.312	0	1.321	
	nach Jugendstrafrecht verurteilte	0	0	15	0	20	35	
	insgesamt	9	7	15	1.312	20	1.356	
2012	nach allgemeinen Strafrecht Verurteilte	6	4	0	1.456	0	1.462	
	nach Jugendstrafrecht verurteilte	0	0	14	0	12	26	
	insgesamt	6	4	14	1.456	12	1.488	

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?

Die Anzahl der verhängten unbedingten Freiheitsstrafen ergibt sich aus der Übersicht zu Frage 8. Daneben wurden in zahlreichen Fällen einer längeren Verbüßung einer Freiheitsstrafe wegen schwerwiegender Delikte Verurteilungen wegen Beförderungerschleichung – sei es im Wege der Gesamtstrafenbildung oder als Anschlussvollstreckung – mit einbezogen. Ausweislich einer stichtagsbezogenen EDV-Abfrage waren in der Justizvoll-

zugsanstalt Bremen Personen mit einer Freiheitsstrafe, die auch wegen einer Beförderungerschleichung verhängt worden war, wie folgt inhaftiert:

Stichtag	Inhaftierte mit Freiheitsstrafe auch wegen § 265a StGB
1. März 2010	28
1. September 2010	30
1. März 2011	29
1. September 2011	20
1. März 2012	17
1. September 2012	23
1. März 2013	21
1. September 2013	26
1. März 2014	29
1. September 2014	24

In dieser Stichtagserhebung werden Personen mit einer längeren Strafverbüßung an jedem Stichtag, also mehrfach, erfasst.

b) Ersatzarbeitsstunden geleistet?

Die Vollstreckung von Ersatzfreiheitsstrafen kann neben einer Ratenzahlung vor allem auch durch gemeinnützige Arbeit abgewendet werden. In Bremen nimmt die Aufgabe der Betreuung und Vermittlung der von Ersatzfreiheitsstrafe bedrohten Personen vor allem die Brücke Bremen des Straffälligenhilfevereins Hoppenbank e. V. wahr.

Ausweislich der dortigen Statistik wurde von der Brücke Bremen gemeinnützige Arbeit zur Abwendung einer Ersatzfreiheitsstrafe wegen Beförderungerschleichung wie folgt geleistet:

Jahr	Fälle	Getilgte Tage durch Arbeit
2010	244	3 881
2011	290	4 685
2012	274	3 766
2013	263	4 111
2014 (Stichtag 31. August)	146	2 966

Daneben besteht für die Geldstrafenschuldner die Möglichkeit, durch freie unentgeltliche Arbeit innerhalb der Justizvollzugsanstalt die Vollstreckung der Ersatzfreiheitsstrafe zu verkürzen (sogenannter day by day). Allerdings wird im EDV-System nicht erhoben, wegen welcher Delikte die freie unentgeltliche Arbeit geleistet wird.

c) eine Ersatzfreiheitsstrafe angetreten?

Ausweislich einer stichtagsbezogenen EDV-Abfrage waren in der Justizvollzugsanstalt Bremen Personen mit einer Ersatzfreiheitsstrafe auch wegen einer Verurteilung wegen Beförderungerschleichung wie folgt inhaftiert:

Stichtag	Inhaftierte mit Ersatzfreiheitsstrafe auch wegen § 265a StGB
1. März 2010	47
1. September 2010	44
1. März 2011	46
1. September 2011	49
1. März 2012	49
1. September 2012	50
1. März 2013	47
1. September 2013	50
1. März 2014	45
1. September 2014	40

Auch bei dieser Stichtagserhebung ist zu berücksichtigen, dass Personen mit einer längeren Strafverbüßung mehrfach erfasst wurden.

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?

Daten zur Altersstruktur der Personen insgesamt, die ohne Fahrschein angetroffen werden, werden von der BSAG nicht erfasst.

Die Anzahl der bei Gericht gegen Minderjährige, auch ohne Urteil, abgeschlossenen Verfahren ist der folgenden Übersicht zu entnehmen.

Anzahl Personen	2010	2011	2012
Jugendliche (14 bis unter 18 Jahre)	50	59	38

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?

In Einzelfällen gab/gibt es bei der BSAG Fälle, bei denen dem Fahrgast der Erwerb eines Fahrscheins aus unterschiedlichen Gründen nicht möglich war. Zu den Gründen zählen überfüllte Fahrzeuge, der Kunde hatte nicht die Möglichkeit, ein Ticket am Automaten zu erwerben. In seltenen Fällen auch ein defekter Automat oder der Geldschein wurde nicht vom Fahrscheinautomaten angenommen (z. B. zerknüllt, 50-€-Schein).

In solchen Einzelfällen bietet die BSAG dem Fahrgast in der Regel, sofern er sich meldet, eine Kulanz an. Ist zu einem Vorfall eine Kulanz erfasst, wird dieser grundsätzlich für Strafanträge nicht mehr berücksichtigt und verwendet.

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?

Die Datenerfassung lässt eine Erhebung in dieser Detailtiefe nicht zu. Der Antwort zu Frage 2 ist bereits die Zahl der für die Schwerpunktkontrollen aufgewendeten Stunden zu entnehmen. Hinzu kämen Material-/Gerätekosten und sonstige Kosten sowie der Aufwand für polizeiliche Anschlussmaßnahmen. Diese Kosten können insgesamt nicht valide beziffert werden.

b) bei der Staatsanwaltschaft?

c) bei der Justiz?

Die bei der Staatsanwaltschaft und den Gerichten für die strafrechtliche Verfolgung von Beförderungerschleichung entstandenen Kosten lassen sich nicht beziffern. Weder in den Statistiken über den Geschäftsanfall bei der Staatsanwaltschaft bzw. den Gerichten werden die Verfahren wg. § 265a StGB gesondert ausgewiesen noch besteht dafür in der Personalbedarfsberechnung eine gesonderte Kennzahl, mit der der Personalaufwand berechnet werden könnte.

- d) im Justizvollzug (Freiheitsstrafen bzw. Ersatzfreiheitsstrafe) angegeben in Hafttagen und durchschnittlichem Hafttagekostensatz?

Die Dauer der Freiheitsstrafen bzw. Ersatzfreiheitsstrafenverbüßung wegen Beförderungerschleichung wird im EDV-System der Justizvollzugsanstalt nicht gesondert erhoben, sodass die wegen Beförderungerschleichung verbüßten Hafttage nicht verlässlich ermittelt werden können. Dafür müsste jeder Vollstreckungsvorgang gesondert betrachtet und ausgewertet werden, was mit einem vertretbaren Personalaufwand nicht leistbar ist.

Der durchschnittliche Tageshaftkostensatz hat sich im abgefragten Zeitraum wie folgt entwickelt:

Jahr	Tageshaftkostensatz
2010	103,01 €
2011	106,83 €
2012	111,08 €
2013	111,69 €

Da die wegen Beförderungerschleichung verbüßten Hafttage in der Justizvollzugsanstalt (JVA) nicht gesondert erhoben werden, lassen sich die Kosten nicht exakt angeben.

13. Wie oft wurden zwischen 2010 und 2014 im Zuge von Fahrkartenkontrollen fehlende, abgelaufene oder ungültige Aufenthaltstitel bzw. Verstöße gegen die Residenzpflicht festgestellt?

Die Datenerfassung lässt eine Erhebung in dieser Detailtiefe nicht zu.

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?

Die Fahrkartenkontrollen werden nicht durch Mitarbeitende der BSAG durchgeführt. Die BSAG hat die Bremer Service Team elko GmbH (BST) mit der Durchführung der Prüfleistungen beauftragt. Die BSAG ist an der BST mit 49 % beteiligt. Folgende Voraussetzungen werden von den Mitarbeitern der BST erfüllt:

- Vollendung des 18. Lebensjahres,
- rechtskonformes Verhalten (unbescholten/polizeiliches Führungszeugnis),
- erfolgreich abgelegte Sachkundeprüfung (§ 34a Gewerbeordnung [GewO] Absatz 1 Satz 5),
- persönliche, soziale, methodische und fachliche Kompetenzen.

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?

- Erfolgreich abgelegte Sachkundeprüfung (§ 34a GewO Absatz 1 Satz 5)
 - Die Sachkundeunterweisung dauert fünf Tage.
 - Die Sachkundeprüfung nach § 34a GewO wird durch die örtliche Industrie- und Handelskammer (IHK) durchgeführt. Sie ist in einem schrift-

lichen Teil von 120 Minuten sowie einem mündlichen Teil (Einzel- oder Gruppenprüfung, 15 Minuten je Teilnehmer) aufgeteilt.

- Inhalte der Sachkundeprüfung
 - Recht der öffentlichen Sicherheit und Ordnung einschließlich Gewerbeamt und Datenschutzrecht,
 - Bürgerliches Gesetzbuch,
 - Straf- und Strafverfahrensrecht einschließlich Umgang mit Waffen,
 - Unfallverhütungsvorschrift Wach- und Sicherheitsdienste,
 - Umgang mit Menschen, insbesondere Verhalten in Gefahrensituationen und Deeskalationstechniken in Konfliktsituationen,
 - Grundzüge der Sicherheitstechnik.

Weitere Seminare werden zu den Themen Datenschutz, Tarife und Deeskalation nach Möglichkeit jährlich bzw. nach Bedarf durchgeführt.

16. Inwiefern werden in der Aus- und Fortbildung interkulturelle Kompetenzen und Antidiskriminierung thematisiert?

Grundsätzlich ist anzumerken, dass im Prüfdienst Prüfende unterschiedlicher Nationalitäten tätig sind. Eine Aus- und Fortbildung findet zu folgenden Themen statt:

- Im Rahmen der Sachkundeprüfung (siehe Inhalte),
- in Seminaren zur Deeskalation.

17. Wie viele Beschwerden gab es wegen Ticketkontrollen bzw. gegen die Kontrolleure/Kontrollen 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 Kontrolleure/Kontrollen?

Kundeneingaben zu Themen „Prüfpersonal, Auftreten und Verhalten“

2010	52,
2011	56,
2012	116,
2013	106,
2014	75.

Kundeneingaben zu Themen „Unrechtmäßiger Schwarzfahrerverdacht“

2010	72,
2011	41,
2012	46,
2013	38,
2014	15.

Die BSAG hat mit folgenden Maßnahmen reagiert

- Schriftliche Stellungnahmen des Prüf- und Servicedienstleisters,
- Regelkommunikation BSAG/BST,
- schriftliche Dienstanweisung an Prüfpersonal,
- Einführung objektiverer Qualitätserhebung (Qualitätstests),
- interne Qualitätsüberprüfung BST,
- Aufnahme als Produkt im Qualitätsmanagement,
- Tarfnachschulungen/Tarifschulungen,
- Optimierung der Durchführung von Fahrausweisprüfungen,

- Teilnahme/Steuerung/Durchführung an/von Fortbildungen,
- Hinweis/Bearbeitung über Schlichtungsstelle.

Zahlen zu Strafanzeigen und Strafverfahren liegen nicht vor, weil Strafanzeigen direkt an Mitarbeitende gerichtet werden. Verurteilungen sind uns nicht bekannt, da diese automatisch zu arbeitsrechtlichen Konsequenzen führen (Mitarbeitende mit Verurteilung dürfen nicht mehr beschäftigt werden). Dies ist nicht der Fall.

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?

Eine erste Evaluation des Modellprojekts fand für den Zeitraum vom 1. Februar 2012 bis 31. März 2013 statt. Darüber hinaus führen die sozialen Dienste der Justiz im Land Bremen als Träger des Modellprojekts eine laufende Erfassung der Teilnehmer durch.

Durch das Ticket wurden neue Verurteilungen wegen Beförderungserschleichung und damit auch Bewährungswiderrufe, die in einigen Fällen im Räumlichen gestanden hätte, vermieden. Äußerst positiv ist auch, dass durch den regelmäßigen Kontakt mit einem Mitarbeiter der sozialen Dienste der Justiz (das Ticket muss jeden Monat neu abgeholt werden) häufig eine Stabilisierung der Lebenssituation erreicht werden konnte. Neue, zusätzlich auftretende Problemlagen können im Rahmen des regelmäßigen Kontakts schneller erkannt und gemeinsam bearbeitet werden.

- a) Wie viele Menschen haben das entsprechende Ticket in Anspruch genommen?

Seit Beginn am 1. Februar 2012 bis zum 30. Juni 2014 nahmen monatlich zwischen 13 und 30 Menschen, die besondere Kriterien (u. a. schwerwiegende soziale und gesundheitliche Defizite, die eine Tilgung durch Abarbeitung oder Ratenzahlung nicht zulassen; mehrfache und nachhaltige Verbüßung von [Ersatz-]Freiheitsstrafe wegen Beförderungserschleichung; keine Freiheitsstrafe von mindestens zwei Jahren in den letzten drei Jahren) erfüllen müssen, am Projekt teil. Insgesamt befanden sich in dem genannten Zeitraum 49 Menschen im Projekt. Für diese Teilnehmer wurden 569 Monatskarten ausgegeben.

- b) Welche Kosten sind dabei angefallen, und welche Kosten konnten durch das Modellprojekt schätzungsweise vermieden werden?

Die BSAG liefert die Tickets zum Verkaufspreis an den Senator für Justiz. Die sozialen Dienste der Justiz im Land Bremen geben die Karten an die Teilnehmer aus. Die Kosten für die Monatskarten beliefen sich in dem Zeitraum vom 1. Februar 2012 bis 30. Juni 2014 auf insgesamt 12 424 € abzüglich des monatlichen Eigenanteils der Teilnehmer von zunächst 5 € und seit 1. Juli 2013 in Höhe von 7,50 €. Daneben entsteht bei den sozialen Diensten der Justiz im Land Bremen ein zusätzlicher Personal- und Verwaltungsaufwand, der indes nicht genau zu beziffern ist.

Bei 49 Teilnehmern und einem Kostenaufwand von ca. 12 000 € ergibt sich pro Teilnehmer ein Kostenaufwand von ca. 245 €. Unter Zugrundelegung des aktuellen Tageshaftkostensatz in Höhe von 111,69 € wäre das Projekt ab ca. 2,2 eingesparten Hafttagen je Teilnehmer bzw. ca. 108 Hafttagen insgesamt kostenneutral.

Angaben dazu, ob sich einer oder mehrere der 49 Teilnehmer ohne die Ausgabe einer Monatskarte erneut wegen Beförderungserschleichung strafbar gemacht hätten, sind rein hypothetisch. Nach den teilweisen langjährigen Erfahrungen mit den Teilnehmern und deren aktueller Lebenssituation kann allerdings mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass jedenfalls einige erneut wegen Beförderungserschleichung hätten inhaftiert werden müssen. Schon ab 108 eingesparten Hafttagen, was weniger als vier am untersten Rand des Strafrahmens liegenden Verurteilungen

zu 30 Tagessätzen oder einem Monat Freiheitsstrafe entsprechen würde, wäre das Modell kostendeckend.

- c) Wird dieses Projekt zurzeit fortgeführt?

Das Projekt wird zunächst befristet bis zum 31. Dezember 2015 fortgeführt. Derzeit können maximal 30 Personen teilnehmen.

- 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?

Siehe Antwort unter c).

