

Mitteilung des Senats

Entkriminalisierung des „Schwarzfahrens“ ist den zahlenden Fahrgästen gegenüber unsozial - Welche Konsequenzen folgen für die BSAG, wenn das Erschleichen von Beförderungsleistungen straffrei gestellt wird?

**Mitteilung des Senats
an die Stadtbürgerschaft
vom 9. Januar 2024**

Die Fraktion der CDU hat folgende Große Anfrage an den Senat gerichtet:

Am 10. Oktober 2023 hat der Bremer Senat im Rahmen der Fragestunde in der Stadtbürgerschaft angekündigt, dass er die BSAG dazu anhalten wird, zukünftig „Schwarzfahrer“ nicht mehr anzuzeigen. In dem Jahr 2022 wurden für das Fahren ohne Fahrschein seitens der BSAG 448 und im Jahr 2023 bislang 419 Strafanzeigen gestellt. Die Tendenz ist also voraussichtlich steigend. Das Erschleichen von Leistungen bedeutet nicht nur einen finanziellen Schaden für die BSAG, es ist den zahlenden Fahrgästen gegenüber höchst unsozial.

Fahrgäste, die für ihre Tickets bezahlen, tragen zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs bei und reduzieren so auch automatisch die Steuerzuschüsse einer Kommune. „Schwarzfahren“ bedeutet, vom System ÖPNV zu profitieren, ohne einen gerechten Anteil beizutragen. Dabei gibt es gerade für Menschen mit kleinerem Einkommen Unterstützungsangebote.

Indem man für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs bezahlt, übernimmt man auch eine soziale Verantwortung. Dies beinhaltet u.a. die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs als umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Auch das oft vorgetragene Argument, die Sicherheitsbehörden, Gerichte und die Justizvollzugsanstalten durch eine Entkriminalisierung des „Schwarzfahrens“ entlasten zu wollen, überzeugt nicht. Wenn mit dieser Begründung Straftaten nicht mehr zur Anzeige gebracht werden, obwohl der Allgemeinheit ein direkter Schaden entsteht, dann ist das nichts anderes als eine Kapitulation des Rechtsstaates. Der Allgemeinheit wäre nur schwer vermittelbar, warum sie weiterhin für ÖPNV-Tickets zahlen müssen, wenn keine strafrechtlichen Konsequenzen mehr für das „Schwarzfahren“ drohen und zahlende Fahrgäste nicht-zahlende Fahrgäste, durch Rückendeckung des Senats, subventionieren. Zudem würden dadurch vermutlich die Zivilgerichte stärker belastet werden.

„Schwarzfahren“ ist aus gutem Grund eine Straftat und sollte auch als solche weiter zur Anzeige gebracht werden.

Wir fragen den Senat:

Hinweis: Bitte bei der Beantwortung der Anfrage keine Fragen und Unterfragen miteinander verbinden!

1. Wie viele Kontrollen wurden in den Bussen und Bahnen der BSAG jährlich seit 2020 durchgeführt (Bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
 - a) Wie viele Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis wurden seit 2020 jährlich von der BSAG festgestellt (Bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
 - b) Wie viele Strafen, Bußgelder o.ä. wurden in welcher Höhe ausgesprochen und wie viele wurden hiervon tatsächlich eingetrieben (Bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
 - c) Wie viele Beschäftigte bei der BSAG (Anzahl und Vollzeitäquivalente) sind seit 2020 jährlich für Kontrollen zuständig?
2. Wie viele Personen wurden wegen des Erschleichens von Leistungen gemäß §265a StGB seit 2020 jährlich
 - a) zu Geldstrafen,
 - b) zu einer Freiheitsstrafe mit Bewährung,
 - c) zu einer Freiheitsstrafe ohne Bewährung verurteilt?
 - d) Wie viele der Personen waren Wiederholungstäter?
3. Wie hat sich die Summe der wegen „Schwarzfahrens“ bei der BSAG
 - a) verhängten Bußgelder,
 - b) gezahlten Bußgelder seit 2020 jährlich entwickelt?
4. Wie viele Personen, die wegen des Erschleichens von Leistungen zu einer Geldstrafe verurteilt wurden, haben seit 2020 jährlich Ersatzarbeitsstunden abgeleistet?
5. Wann wird die BSAG wegen des Erschleichens von Leistungen zum Nachteil der BSAG keine Strafanzeige mehr stellen?
 - a) Welche Auswirkungen wird das auf die in Frage 1c erwähnten Kontrolleure haben?
 - b) Inwiefern ist es der Polizei und/oder dem Ordnungsdienst dennoch möglich Strafanzeige zu stellen aufgrund des gültigen Straftatbestandes?
6. Inwieweit hält der Senat es für rechtsstaatlich in Ordnung, wenn er in Bremen die Grundsätze des Strafgesetzbuches aushebelt, indem er eine städtische Gesellschaft dazu anhält, keine Strafanträge mehr zu stellen?
7. Inwieweit unterstützt der Bremer Senat den Vorschlag, den § 256a StGB von einer Straftat zu einer Ordnungswidrigkeit herabzustufen?
 - a) Welche Vorteile verspricht sich der Senat dadurch?
 - b) Inwieweit werden die Zivilgerichte durch die Abschaffung des Straftatbestandes und die dadurch einzig noch bestehende Möglichkeit, diese Ansprüche auf dem Zivilgerichtsweg einzuklagen, voraussichtlich mehr belastet?
8. Wie wird die BSAG in Zukunft prüfen, inwiefern Fahrgäste über gültige Fahrausweise verfügen?
9. Wie wird die BSAG zukünftig mit Fahrgästen verfahren, die nicht im Besitz eines gültigen Fahrausweises sind?
10. Inwiefern wird auch in den nächsten Jahren Fahrkartenkontrollen geben und welche Konsequenzen können sich hieraus für Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis ergeben?
 - a) Welche juristischen Möglichkeiten gibt es etwaige Sanktionen durchzusetzen?
 - b) Inwieweit sollen durch die Abschaffung des §256a StGB die Strafverfolgungsbehörden, die Gerichte und die JVA entlastet werden und welcher Straftatbestand steht als nächstes zur Abschaffung in Rede?
11. Inwiefern gibt es mit den anderen Bundesländern und/oder den Bund aufgrund des Deutschlandtickets Absprachen, Ticketkontrollen durchzuführen?

- a) Sollte es solche Absprachen geben, sind diese schriftlich dokumentiert (bitte als Anlage beifügen)?
- b) Inwiefern sind die Verkehrsbetriebe angehalten Strafanzeige wegen des Erschleichens von Leistungen zu stellen?

12. Inwiefern gibt es Absprachen mit anderen Bundesländern und/oder dem Bund Einnahmeverluste der BSAG aufgrund des Verzichts auf Ticketkontrollen im Rahmen des Deutschlandtickets durch andere Bundesländer und/oder den Bund auszugleichen?

13. Welche Einnahmeverluste entstehen bei der BSAG seit 2020 durch „Schwarzfahrer“ jährlich?

14. Von welchen Einnahmeverlusten geht der Senat jährlich aus, wenn die BSAG zukünftig auf Strafanzeigen verzichtet?

15. Inwiefern werden etwaige Einnahmeverluste durch zusätzliche finanzielle Zuweisungen seitens des Senats ausgeglichen?

Der Senat beantwortet die Frage wie folgt:

1. Wie viele Kontrollen wurden in den Bussen und Bahnen der BSAG jährlich seit 2020 durchgeführt (Bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Pandemiebedingt standen seit 2020 Maßnahmen wie die zu erbringenden Fahrleistungen und die gemeinsamen Kontrollen mit dem Ordnungsamt zur Einhaltung der Maskenpflicht auf unseren Fahrzeugen im Vordergrund. Um dies sicherzustellen, wurden die Leistungsstunden in der Fahrausweisprüfung reduziert. Seit Aufhebung der Pandemiemaßnahmen wird die Fahrausweisprüfung wieder verstärkt. Allerdings hat die Erbringung von Fahrdiensten bei Beschäftigten mit Fahrpatenten weiter Vorrang.

Die Anzahl der kontrollierten Personen ist in Tabelle unter Antwort 1b aufgeschlüsselt.

a) Wie viele Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis wurden seit 2020 jährlich von der BSAG festgestellt (Bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Antwort zu Frage 1a ergibt sich aus der Antwort zu Frage 1b.

b) Wie viele Strafen, Bußgelder o.ä. wurden in welcher Höhe ausgesprochen und wie viele wurden hiervon tatsächlich eingetrieben (Bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Zahlungsquote BSAG umfasst die Zahlungen, die direkt bei der BSAG getätigt werden. Forderungen, die nicht beglichen werden, werden an ein Inkassounternehmen verkauft. Das Erhöhte Beförderungsentgelt (EBE) wird in Einzelfällen reduziert, beispielsweise wenn ein Fahrgast sein personalisiertes Ticket nachträglich vorlegen kann.

	2020	2021	2022
Anzahl kontrollierter Fahrgäste	564.117	800.240	417.644
EBE-Ertrag	885.868,18 €	1.303.831,35 €	607.985,47 €
Zahlungsquote BSAG (Rest = Forderungsverkauf)	45,68%	46,73%	49,70%
Anzahl EBE	20.710	29.431	15.081
Erhebung 60,00 EUR	13.287	19.825	9.123
Reduzierungen auf 30,00 EUR	1.767	2.459	1.180
Reduzierungen auf 20,00 EUR	655	933	415
Reduzierungen auf 10,00 EUR	229	289	207
Reduzierungen auf 7,00 EUR	3.756	4.622	2.941
Übergabe an Inkasso	1.016	1.303	1.215

Darüber hinaus wird auf die Antworten zu den Fragen 2 a) - c) und Frage 3 hingewiesen.

c) Wie viele Beschäftigte bei der BSAG (Anzahl und Vollzeitäquivalente) sind seit 2020 jährlich für Kontrollen zuständig?

Im Durchschnitt sind pro Tag ca. 14 Beschäftigte in den Fahrzeugen der BSAG dafür im Einsatz.

2. Wie viele Personen wurden wegen des Erschleichens von Leistungen gemäß §265a StGB seit 2020 jährlich:

- a) zu Geldstrafen,**
- b) zu einer Freiheitsstrafe mit Bewährung,**
- c) zu einer Freiheitsstrafe ohne Bewährung verurteilt?**
- d) Wie viele der Personen waren Wiederholungstäter?**

Antwort zu a):

Im Jahr 2020 wurden in 956 Verfahren Geldstrafen verhängt.

Im Jahr 2021 wurden in 449 Verfahren Geldstrafen verhängt.

Im Jahr 2022 wurden in 194 Verfahren Geldstrafen verhängt.

Im Jahr 2023 wurden in 72 Verfahren Geldstrafen verhängt.

Antwort zu b):

In den Jahren 2020 bis 2023 wurden in keinem Fall eine Freiheitsstrafe zur Bewährung verhängt.

Antwort zu c):

Lediglich im Jahr 2021 wurde in einem Verfahren eine Gesamtfreiheitsstrafe verhängt, wobei die Taten sowohl zum Nachteil der BSAG als auch zum Nachteil der DB AG sowie der NWB begangen wurden.

Antwort zu d):

Für den Zeitraum vom 01.01.2020 bis zum 28.11.2023 konnten 230 Personen festgestellt werden, die mehr als einmal wegen Erschleichens von Leistungen gemäß § 265a StGB verurteilt worden sind.

3. Wie hat sich die Summe der wegen „Schwarzfahrens“ bei der BSAG

- a) verhängten Bußgelder,**
- b) gezahlten Bußgelder seit 2020 jährlich entwickelt?**

Der Senat beantwortet die Fragen 3 a) und 3 b) zusammengefasst.

§ 265a Abs. 1 3. Variante Strafgesetzbuch normiert einen Straftatbestand. Eine Ordnungswidrigkeit stellt die Inanspruchnahme einer Beförderungsleistung ohne Entgeltzahlungsabsicht bislang demgegenüber nicht dar, so dass Geldbußen im Sinne von § 1 Abs. 1 OWiG („Bußgelder“) nicht verhängt wurden bzw. nicht verhängt werden konnten. Ggf. soll durch die Fragestellung – entgegen der ausdrücklichen Bezeichnung – auf die durch die BSAG verhängten „erhöhten Beförderungsentgelte“ rekurriert werden.

Insoweit wird auf die Antworten zu Frage 1 b) unter „EBE-Ertrag“ hingewiesen.

4. Wie viele Personen, die wegen des Erschleichens von Leistungen zu einer Geldstrafe verurteilt wurden, haben seit 2020 jährlich Ersatzarbeitsstunden abgeleistet?

Im Zeitraum vom 01.01.2020 bis zum 31.1.2022 konnten insgesamt 60 Personen die gegen sie verhängten Geldstrafen durch gemeinnützige Arbeit ableisten. Im Jahr 2020 betraf dies 36 Personen, im Jahr 2021 22 Personen und im Jahr 2022 lediglich zwei Personen. Für das Jahr 2023 konnten keine Fälle festgestellt werden.

5. Wann wird die BSAG wegen des Erschleichens von Leistungen zum Nachteil der BSAG keine Strafanzeige mehr stellen?

Die BSAG konzentriert sich in Zukunft auf die Geltendmachung zivilrechtlicher Forderungen (Beitreibung erhöhtes Beförderungsentgelt). Die BSAG wird im Einzelfall beim Versuch der Nicht- oder Falschangabe der Personalien des säumigen Fahrgastes diesen Sachverhalt anzeigen.

a) Welche Auswirkungen wird das auf die in Frage 1c erwähnten Kontrolleure haben?

Die Nichterstattung von Strafanzeigen wegen des Erschleichens von Leistungen hat keine Auswirkungen auf die Zahl der Kontrollen oder auf die Zahl der Kontrolleur:innen. Die zivilrechtliche Forderung aus dem Erhöhten Beförderungsentgelt bleibt weiterhin bestehen. Sie festzustellen und zu erheben, bleibt weiterhin Aufgabe der Kontrollen.

b) Inwiefern ist es der Polizei und/oder dem Ordnungsdienst dennoch möglich Strafanzeige zu stellen aufgrund des gültigen Straftatbestandes?

Die Beförderungerschleichung stellt ein sog. relatives Antragsdelikt dar (vgl. § 265a Abs. 3 StGB i.V.m. § 248a StGB). Das bedeutet, dass, sofern das Beförderungsentgelt die Geringwertigkeitsgrenze nicht überschreitet, zur Strafverfolgung grundsätzlich ein Strafantrag des geschädigten Verkehrsunternehmens erforderlich ist oder ausnahmsweise seitens der Strafverfolgungsbehörde das besondere öffentliche Interesse an der Strafverfolgung bejaht werden muss.

Der Polizeivollzugsdienst wird Ermittlungsverfahren wegen dieses Deliktes in der Regel nur auf ausdrücklichen Antrag einleiten.

6. Inwieweit hält der Senat es für rechtsstaatlich in Ordnung, wenn er in Bremen die Grundsätze des Strafgesetzbuches aushebelt, indem er eine städtische Gesellschaft dazu anhält, keine Strafanträge mehr zu stellen?

Strafantragsdelikte sehen im Falle einer Normverletzung wesensmäßig sowohl die Möglichkeit einer Strafantragstellung als auch die Möglichkeit eines Verzichts auf eine solche vor, abhängig von den Interessen und Wertentscheidungen des jeweils betroffenen Geschädigten bzw. Rechtsguthabers. Der Verzicht auf die Ausübung gesetzlich normierter (Strafantrags-)Rechte wird als ebenso „rechtsstaatlich“ anzusehen sein, wie deren Inanspruchnahme, zumal ein regelhafter Verzicht vorliegend nicht willkürlich, sondern als Baustein eines rechtspolitischen Gesamtkonzepts zur rechtlichen und gesellschaftlichen Bewältigung des Phänomens des „Fahrens ohne Fahrschein“ eingesetzt wird.

7. Inwieweit unterstützt der Bremer Senat den Vorschlag, den § 265a StGB von einer Straftat zu einer Ordnungswidrigkeit herabzustufen?

Die Antwort zu Frage 7 ergibt sich aus den Antworten zu den Fragen 7 a) und 7 b).

a) Welche Vorteile verspricht sich der Senat dadurch?

Der Senat unterstützt diesen Vorschlag, den sich zuletzt auch der Bundesjustizminister in einem Vorschlag zur Reform des materiellen Strafrechts zu eigen gemacht hat, ausdrücklich nicht. Er präferiert eine reine „zivilrechtliche Lösung“ des Problems der nicht erfolgten Entrichtung eines Beförderungsentgeltes. Deren „Rückstufung“ von einer Straftat zur Ordnungswidrigkeit vermag aufgrund der gesetzlichen Ausgestaltung des Bußgeldverfahrens nicht vollends auszuschließen, dass Menschen unter ungünstigen Voraussetzungen schlussendlich doch wegen der Nichtentrichtung eines Fahrpreises ggf. in (Erzwingungs-)Haft genommen werden könnten, was auch Sicht des Senats so weit als möglich vermieden werden sollte. Er ist jedoch bereit, die zukünftige Behandlung der Nichtentrichtung des geschuldeten Fahrpreises als Ordnungswidrigkeit mitzutragen, soweit hiermit eine Entpönalisierung als Zwischenschritt erreicht werden kann. Der Se-

nat setzt sich auf Bundesebene dafür ein, Fahren ohne Fahrschein nicht mehr als Straftat oder als Ordnungswidrigkeit zu sanktionieren und das StGB auf sozial ungerechtfertigte Härten hin zu evaluieren

b) Inwieweit werden die Zivilgerichte durch die Abschaffung des Straftatbestandes und die dadurch einzig noch bestehende Möglichkeit, diese Ansprüche auf dem Zivilgerichtsweg einzuklagen, voraussichtlich mehr belastet?

Die Ansprüche der Verkehrsunternehmen auf erhöhtes Beförderungsentgelt müssen auch gegenwärtig in Fällen der Zahlungsverweigerung zivilgerichtlich durchgesetzt werden. Die Verkehrsbetriebe lassen jedoch bislang Zurückhaltung bei der gerichtlichen Geltendmachung und ggf. zwangsweisen Durchsetzung walten. Ob die Beförderungsunternehmen ihr Klageverhalten bei potentiell solventen Schuldnern ändern werden, bleibt abzuwarten. Mit dem automatisierten gerichtlichen Mahnbescheid, stände hierfür ein erprobtes Instrument für Massenverfahren zur Verfügung.

8. Wie wird die BSAG in Zukunft prüfen, inwiefern Fahrgäste über gültige Fahrausweise verfügen?

Da bei der Fahrt ohne gültigen Fahrausweis auch weiterhin eine zivilrechtliche Forderung besteht, ist nicht vorgesehen, von der bestehenden Fahrausweisprüfung - inklusive dem kontrollierten Einstieg an der ersten Tür im Bus - abzuweichen. Es muss aus Sicht der BSAG und mit Blick auf alle zahlenden Fahrgäste sowie die Auftraggeberin sichergestellt sein, dass Fahren ohne einen gültigen Fahrausweis weiterhin ein sanktioniertes Fehlverhalten bleibt.

9. Wie wird die BSAG zukünftig mit Fahrgästen verfahren, die nicht im Besitz eines gültigen Fahrausweises sind?

Wie heute wird ein Erhöhtes Beförderungsentgelt erhoben und zivilrechtlich durchgesetzt.

10. Inwiefern wird auch in den nächsten Jahren Fahrkartenkontrollen geben und welche Konsequenzen können sich hieraus für Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis ergeben?

Siehe Antwort 5 und 9.

a. Welche juristischen Möglichkeiten gibt es etwaige Sanktionen durchzusetzen?

Unabhängig von der strafrechtlichen Bewertung erhebt die BSAG eine zivilrechtliche Forderung auf Grundlage des Erhöhten Beförderungsentgelts. Bei Nichtbezahlen besteht die Möglichkeit, einen Mahn- und Vollstreckungsbescheid zu erwirken. Voraussetzung hierfür ist, dass die BSAG auch weiterhin die Personalien feststellen kann. Darüber hinaus wird auf die Antworten zu Frage 5 a) hingewiesen.

Das erhöhte Beförderungsentgelt (EBE) wird auch künftig bei fortgesetzter Zahlungsverweigerung auf dem Zivilrechtsweg einklagbar und – innerhalb der z.B. durch Pfändungsfreibeträge bei Menschen mit sehr geringen oder ohne Einkommen gesetzten Grenzen – nach Erlangung eines gerichtlichen Titels zwangsweise vollstreckbar sein.

Darüberhinausgehende Sanktionen sind, abhängig von der jeweils geltenden Rechtslage und der diesbezüglichen Unternehmenspolitik, unter Inanspruchnahme der zuständigen Behörden (gegenwärtig: Strafverfolgungsbehörden, künftig ggf.: Bußgeldbehörde) optional möglich.

b) Inwieweit sollen durch die Abschaffung des §256a StGB die Strafverfolgungsbehörden, die Gerichte und die JVA entlastet werden und welcher Straftatbestand steht als nächstes zur Abschaffung in Rede?

Der Wegfall der gegenwärtig auf § 265a Abs. 1 3. Var. Strafgesetzbuch bezogenen und auf Strafanzeigen der Bremer Straßenbahn AG beruhenden Ermittlungs- und Strafverfahren ginge mit einem unbestreitbaren Entlastungseffekt bei der Staatsanwaltschaft Bremen bzw. in geringerem Umfang bei den bremischen Amtsgerichten einher: Während bei der Staatsanwaltschaft beispielsweise im Zeitraum von 01/2022 bis 07/2023 ca.

1.600 Ermittlungsverfahren, welche die genannten Kriterien erfüllen, anhängig geworden sind, lässt sich den Zahlen zu Frage 2 a) entnehmen ist, dass sich die Zahl der gerichtlichen Anhängigkeiten in den vergangenen beiden Jahren auch ohne den geplanten Verzicht bereits erheblich (im Vergleich zum Jahr 2020 auf ca. 1/10 der Fälle) reduziert hat.

Auch eine Entlastung der Justizvollzugsanstalt Bremen darf aufgrund des Verzichts auf die Stellung von Strafanträgen durch die BSAG erwartet werden. Im Jahr 2021 haben, wie die Beantwortung einer Frage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Mai 2022 in der Fragestunde der Bürgerschaft ergeben hat, insgesamt 59 Personen, die wegen einer Beförderungerschleichung zum Nachteil der Bremer Straßenbahn AG verurteilt wurden, eine Ersatzfreiheitsstrafe in der Justizvollzugsanstalt Bremen verbüßt, wobei in allen genannten Fällen dem Strafverfahren eine Strafanzeige der BSAG zugrunde lag. Im September 2023 beantwortete der Senat eine mündliche Anfrage der Fraktion DIE LINKE, demnach wurden zwischen Anfang 2022 und September 2023 163 Hafttage als Ersatzfreiheitsstrafe vollstreckt, wobei jeder Hafttag einer Ersatzfreiheitsstrafe erheblich mehr als die durchschnittlichen 195,66€ kosten, da die Menschen häufig gravierende gesundheitliche Probleme haben.

11. Inwiefern gibt es mit den anderen Bundesländern und/oder den Bund aufgrund des Deutschlandtickets Absprachen, Ticketkontrollen durchzuführen?

Ticketkontrollen werden überall standardmäßig durchgeführt. Absprachen zwischen Bund und Ländern gibt es nicht.

a) Sollte es solche Absprachen geben, sind diese schriftlich dokumentiert (bitte als Anlage beifügen)?

./.

b) Inwiefern sind die Verkehrsbetriebe angehalten Strafanzeige wegen des Erschleichens von Leistungen zu stellen?

Im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) wird zunächst ein erhöhtes Beförderungsentgelt ausgestellt, erst bei mehrfachen Vorfällen und Nicht-Bezahlung erfolgen Strafanzeigen durch die Unternehmen.

12. Inwiefern gibt es Absprachen mit anderen Bundesländern und/oder dem Bund Einnahmeverluste der BSAG aufgrund des Verzichts auf Ticketkontrollen im Rahmen des Deutschlandtickets durch andere Bundesländer und/oder den Bund auszugleichen?

Es finden regelmäßige Ticketkontrollen statt und es gibt zwischen dem Bund und den Ländern keine Absprache auf diese zu verzichten. Ein Ausgleich etwaiger Einnahmeverluste ist somit obsolet.

13. Welche Einnahmeverluste entstehen bei der BSAG seit 2020 durch „Schwarzfahrer“ jährlich?

Die Einnahmeverluste lassen sich nicht belastbar beziffern, da unklar ist, welches Ticket ein Fahrgast ohne gültiges Ticket hätte kaufen und bezahlen müssen. Über die Anzahl der betroffenen Fahrgäste ohne gültiges Ticket im Verhältnis zu kontrollierten Fahrgästen insgesamt geht die BSAG von einem geschätzten jährlichen zusätzlichen Verlust in Höhe eines siebenstelligen Betrags aus.

14. Von welchen Einnahmeverlusten geht der Senat jährlich aus, wenn die BSAG zukünftig auf Strafanzeigen verzichtet?

Es finden weiterhin Kontrollen statt, die auch weiterhin mit einer zivilrechtlichen Durchsetzung von EBE einhergehen. Diese Beitreibungsmöglichkeiten des erhöhten Beförderungsentgeltes seitens der BSAG ändern sich durch einen Verzicht nicht. Relevante zusätzliche Einnahme-

verluste sind insoweit nicht zu erwarten, vielmehr ist es Ziel, das Vor-Corona-Niveau der Erträge aus EBE wieder zu erreichen. Sofern Personen ohne gültiges Ticket ihre Personalien nicht angeben, kann weiterhin wegen aller in Betracht kommenden Delikte (Beförderungser-schleichung, Hausfriedensbruch oder Betrug) polizeiliche Unterstützung herbeigezogen werden; in diesem Fall wird Anzeige erstattet werden.

Vorgesehen ist, nach einem Jahr zu evaluieren, welche Erfahrungen mit der ausschließlich zivilrechtlichen Sanktionierung der Nutzung des ÖPNVs ohne Fahrscheins gemacht.

15. Inwiefern werden etwaige Einnahmeverluste durch zusätzliche finanzielle Zuweisungen seitens des Senats ausgeglichen?

Das Defizit der BSAG ist seitens der Gesellschafterin – im Rahmen des ÖDLA-Mechanismus – auszugleichen. Im Fall der Änderung von rechtlichen Rahmenbedingungen besteht die Pflicht der Vertragspartner, diese auf ihre Auswirkungen auf die BSAG hin zu überprüfen. Wenn finanzielle Auswirkungen zu erwarten sind, wäre eine Kalkulation auf Basis des dann neuen Rechtsrahmens vorzunehmen und in der Folge gegebenenfalls die dann entstehenden Einnahmeverluste auszugleichen.

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft nimmt Kenntnis.