

18. Wahlperiode

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Sebastian Schlüsselburg (LINKE)**

vom 17. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Januar 2020)

zum Thema:

**Schwarzfahren und Strafverfolgungskosten im Jahr 2019**

und **Antwort** vom 04. Februar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Februar 2020)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sebastian Schlüsselburg (Die Linke)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22178**  
**vom 17. Januar 2020**  
**über Schwarzfahren und Strafverfolgungskosten im Jahr 2019**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) sowie die S-Bahn Berlin GmbH (S-Bahn) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Fahrgäste beförderten BVG und S-Bahn jeweils in Berlin 2019 bis zum Stichtag 31.12.2019?

Antwort zu 1:

Die S-Bahn beförderte ca. über 480 Mio. Fahrgäste im Jahr 2019. Genauere Zahlen werden im Frühjahr 2020 bekannt gegeben.

Die BVG beförderte 1.126 Mio. Fahrgäste im Jahr 2019.

Frage 2:

Wie viele Fahrscheinkontrollen wurden in Berlin von BVG und S-Bahn bis zum Stichtag 31.12.2019 durchgeführt?

Antwort zu 2:

Die S-Bahn teilt hierzu mit:

„Im Jahr 2019 wurden ca. 9,3 Mio. Fahrscheinkontrollen durchgeführt.“

Die BVG teilt hierzu mit:

„2019 wurden durch die BVG AöR ca. 11,4 Mio. Fahrausweiskontrollen durchgeführt.“

Frage 3:

Wie viele Fahrgäste wurden ohne gültigen Fahrschein bei BVG und S-Bahn in Berlin bis zum Stichtag 31.10.2019 angetroffen? Wie hat sich diese Quote in Berlin gegenüber dem Vorjahr bis zum Stichtag 31.12.2019 bei BVG und S-Bahn entwickelt?

Antwort zu 3:

Die S-Bahn teilt hierzu mit:

„Bis zum Stichtag 31.10.19 wurden ca. 228.000 Fahrgäste ohne gültigen Fahrschein angetroffen, zum Stichtag 31.12.2019 waren es ca. 280.000 Fahrgäste. Die Quote hat sich im Vergleich zum Jahr 2018 (2,6 %) um 0,4 % auf 3,0 % erhöht.“

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die BVG geht davon aus, dass als Stichtag der 31.12.2019 gemeint ist: Bezogen auf diesen Stichtag wurden bei der BVG AöR im Jahr 2019 343.251 Fälle von erhöhtem Beförderungsentgelt (EBE) festgestellt.“

Die dargestellten Werte der BVG ergeben eine Quote von 3,0 % von Fahrgästen, die ohne gültigen Fahrschein angetroffen worden sind. Damit ist sie im Vergleich zu den Vorjahren noch einmal etwas gesunken (2018: 3,1%, 2017 5,0%, 2016 5,7%).

Frage 4:

Von wie vielen sog. „Schwarzfahrer/innen“ wurde bis zum Stichtag 31.12.2019 das erhöhte Beförderungsentgelt a) verlangt, b) bezahlt/ nicht bezahlt und wie hoch waren die kumulierten Einnahmen daraus?

Antwort zu 4:

Zu a: Das erhöhte Beförderungsentgelt wird von allen durch die S-Bahn und BVG kontrollierten Personen ohne gültigen Fahrschein eingefordert (S-Bahn: ca. 280.000 Fahrgäste, BVG: 343.251 Fahrgäste).

Zu b:

Die S-Bahn teilt hierzu mit:

„Mit Stand 31.12.2019 wurden für das Jahr 2019 ca. 38 % der offenen Forderungen beglichen.“

Die BVG teilt hierzu mit:

„Durch das erhöhte Beförderungsentgelt konnte die BVG einen Betrag in Höhe von 17,4 Mio. EUR (vorbehaltlich Abschreibungen und Absenkungen) vereinnahmen.“

Frage 5:

Wie viele Strafanzeigen haben BVG und S-Bahn vom 1.1.2019 bis 31.12.2019 wegen sog. „Schwarzfahrens“ (Erschleichen von Leistungen nach § 265 a StGB) gestellt?

Antwort zu 5:

Die S-Bahn teilt hierzu mit:

Mit Stand 31.12.19 wurden 11.650 Strafanzeigen nach § 265a Strafgesetzbuch (StGB) gestellt.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die BVG AöR stellt grundsätzlich Strafanträge gemäß § 265 a StGB nur gegen Mehrfachtäter. Mehrfachtäter sind definiert als Personen, gegen die in einem Zeitraum von zwei Jahren mindestens drei Vorgänge von erhöhtem Beförderungsentgelt geltend gemacht worden sind.

Im Jahr 2019 wurden durch die BVG 10.871 Strafanträge gemäß § 265 a StGB gestellt.“

Frage 6:

Wie viele Strafverfahren wurden seit dem 1.1.2019 aufgrund der vorbezeichneten Strafanzeigen eröffnet und zu wie vielen Verurteilungen ist es gekommen (Angaben bitte auch aufschlüsseln nach Jahren)?

Antwort zu 6:

Der Senatsverwaltung für Justiz, Verbraucherschutz und Antidiskriminierung liegen lediglich Daten der Strafverfolgungsstatistik über rechtskräftig Abgeurteilte nach § 265 a Strafgesetzbuch (StGB) vor. Allerdings wird in der Strafverfolgungsstatistik das Delikt 265 a StGB - Erschleichen von Leistungen - ohne Unterscheidung einzelner Tatbestandsalternativen erfasst. Die Strafvorschrift sanktioniert neben dem Erschleichen der Beförderung durch ein Verkehrsmittel auch das Erschleichen der Leistung eines Automaten, eines öffentlichen Zwecks dienenden Telekommunikationsnetzes und den Zutritt zu einer Veranstaltung oder einer Einrichtung. Im Jahr 2018 sind in Berlin aufgrund dieses Delikts insgesamt 6.267 Personen abgeurteilt (Verurteilungen und Freisprüche) worden. Aus dieser Angabe kann nicht auf die Anzahl der Strafverfahren wegen Schwarzfahrens geschlossen werden. Für das Jahr 2019 liegen dem Senat derzeit noch keine Zahlen der Strafverfolgungsstatistik über rechtskräftig abgeurteilte Personen vor.

Frage 7:

Wie viele Personen verbüßten zum aktuellsten Stichtag in welchen Haftanstalten eine Ersatzfreiheitsstrafe aufgrund des sogenannten „Schwarzfahrens“ und welche durchschnittlichen Tageshaftkosten sind dadurch in 2019 entstanden?

Antwort zu 7:

Statistische Zahlen zu Gefangenen mit Ersatzfreiheitsstrafen, die ursprünglich zu einer Geldstrafe wegen Erschleichens von Leistungen gem. § 265a StGB verurteilt wurden, werden regelmäßig nicht erhoben. Eine Stichtagsabfrage in den Justizvollzugsanstalten zum 29. Januar 2020 anhand des IT-Fachverfahrens BASIS-Web hat ergeben, dass zu diesem Zeitpunkt in der Justizvollzugsanstalt (JVA) Moabit 1 Gefangener, in der JVA Plötzensee 41 Gefangene, in der JVA für Frauen 14 Gefangene, in der JVA Heidering 9 Gefangene, in der JVA Tegel 2 Gefangene und in der JVA des Offenen Vollzuges Berlin 3 Gefangene eine Ersatzfreiheitsstrafe wegen Erschleichens von Leistungen aktuell verbüßten. In der Jugendstrafanstalt verbüßte am Stichtag kein Gefangener eine Ersatzfreiheitsstrafe wegen Erschleichens von Leistungen. Zu beachten ist jedoch, dass

der Tatbestand des § 265a StGB neben dem „Schwarzfahren“ noch andere Tatbestandsvarianten enthält.

Die durchschnittlichen Tageshaftkosten einer/eines Gefangenen werden seit dem Haushaltsjahr 1994 bundeseinheitlich berechnet. Ausgewiesen werden seitdem die Tageshaftkosten bei Vollbelegung aller Haftplätze entsprechend der Belegungsfähigkeit und die Kosten aufgrund der tatsächlichen Belegung im abgelaufenen Kalenderjahr. Eine Differenzierung der Haftkosten nach Haftarten oder nach den der Verurteilung zugrundeliegenden Delikten ist nicht möglich, da Haushaltstitel die Berechnungsgrundlage bilden.

Die Tageshaftkosten für das Jahr 2019 liegen noch nicht vor. Für das Land Berlin ergaben sich im Haushaltsjahr 2018 folgende Tagessätze:

<b>2018</b>	nach Belegungsfähigkeit	nach tatsächlichen Hafttagen
Tageshaftkosten	126,79 €	<b>157,39 €</b>
Bau-Investitionskostensatz	1,19 €	<b>1,47 €</b>
Sach-Investitionskostensatz	2,04 €	<b>2,54 €</b>
<b>Gesamt-Tageshaftkosten</b>	130,02 €	<b>161,40 €</b>

Frage 8:

Mit welchen Maßnahmen und Projekten des Senates oder von welchen vom Senat geförderten Maßnahmen und Projekten wird in Berlin versucht, Ersatzfreiheitsstrafen aufgrund des Erschleichens von Leistungen zu reduzieren und wie viele Hafttage konnten dadurch eingespart werden?

Antwort zu 8:

Die Bemühungen des Senats, die Ersatzfreiheitsstrafenvollstreckung im Berliner Vollzug zu reduzieren, richten sich auf die Gesamtheit derjenigen, denen wegen einer nicht beizubehaltenden Geldstrafe Ersatzfreiheitsstrafe droht oder die eine solche Strafe bereits angetreten haben. Die von den Sozialen Diensten der Justiz und von den vom Senat zuwendungsfinanzierten freien Trägern angebotenen Maßnahmen zur Tilgung von Geldstrafen (Vermittlung in gemeinnützige Arbeit, Schuldnerberatung, Ratenzahlungsvereinbarungen) werden unabhängig davon ergriffen, wegen welcher Straftat die jeweilige Klientin/der jeweilige Klient zu einer Geldstrafe verurteilt wurde. Dasselbe gilt auch für "day-by-day"-Maßnahmen, wonach im Land Berlin Personen, die bereits eine Ersatzfreiheitsstrafe angetreten haben, die Möglichkeit haben, ihren Gefängnisaufenthalt durch Ableistung freier Arbeit während des Vollzuges zu verkürzen. Auf die weiteren Ausführungen in Frage 8 der Schriftlichen Anfrage vom 4. Oktober 2018 - Drucksache 18/16 627 - wird verwiesen.

Soweit es den konkreten Kontext Vermeidung von Ersatzfreiheitsstrafe und Beförderungsererschleichung gemäß § 265a Strafgesetzbuch (StGB) betrifft, ist Berlin dem Gesetzesantrag des Freistaates Thüringen (Bundesrat-Drucksache 424/19) beigetreten,

wonach künftig das „Fahren ohne Fahrschein“ lediglich als Ordnungswidrigkeit verfolgbar sein soll.

Belastbare Zahlen eingesparter Hafttage für das Jahr 2019 liegen dem Senat noch nicht vor. Jedoch betrug bis November 2019 die Zahl der durch freie Arbeit im Sinne der Berliner Tilgungsverordnung abgeleiteten Tagessätze (von denen einer einem Tag Ersatzfreiheitsstrafe entspricht) über 60.000. Durch Ratenzahlungsvereinbarungen, die von einem der zuwendungsfinanzierten freien Träger betreut werden, wurden bis November 2019 mehr als 11.000 Tagessätze getilgt.

Frage 9:

Wie stellt sich der aktuelle Stand und Zeitplan hinsichtlich der Prüfung und Modellerarbeitung zur Einführung eines fahrscheinlosen Nahverkehrs bzw. der im Koalitionsvertrag auf Seite 46 (Version [https://www.berlin.de/rbmskzl/\\_assets/rbm/161116-koalitionsvertrag-final.pdf](https://www.berlin.de/rbmskzl/_assets/rbm/161116-koalitionsvertrag-final.pdf)) vereinbarten Machbarkeitsstudie dar, in der die Einführung einer Nahverkehrsabgabe/Infrastrukturabgabe für Berlin und das Tarifgebiet des VBB, die Einführung einer solidarischen Umlagefinanzierung im ÖPNV in Berlin und im Tarifgebiet des VBB und die Übernachtungspauschale für Gäste getrennt voneinander untersucht werden sollten?

Antwort zu 9:

Die im Koalitionsvertrag vereinbarte Machbarkeitsstudie wurde im August 2019 bezuschlagt und befindet sich gegenwärtig noch in der Bearbeitung. Die Übermittlung der Ergebnisse ist gegenwärtig für Mitte März 2020 vorgesehen.

Berlin, den 04.02.2020

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz