

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Manfred Such
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
– Drucksache 13/339 –

„Schwarzfahren“: Umfang, Ahndungspraxis, Alternativen

Um die Debatte um Vor- und Nachteile einer möglichen Entkriminalisierung der Beförderungerschleichung (§ 265 a StGB) zu versachlichen, erscheinen mehr gesicherte Informationen über den Umfang des „Schwarzfahrens“ sowie die bisherige Ahndungspraxis bei den einzelnen Verkehrsbetrieben (einschließlich Bundesbahn/Deutsche Bahn AG) erforderlich. Wir bitten daher, die nachfolgenden Fragen jeweils für die Jahre 1992, 1993 und 1994 sowie – soweit möglich – differenziert nach den betroffenen Verkehrsunternehmen zu beantworten.

Vorbemerkung

Die Verkehrsunternehmen sind weder gehalten, als Beförderungerschleichung angesehene Fälle oder andere Verstöße gegen die Beförderungsbestimmungen und die Art ihrer Behandlung zu erfassen, noch sie der Bundesregierung oder einer anderen zentralen Stelle zu melden. Einschlägige amtliche Statistiken dazu existieren deshalb nicht. Auch den Verbänden der im Personenverkehr tätigen Verkehrsunternehmen liegen derzeit keine weitergabefähigen Erkenntnisse zu den gestellten Fragen der Kleinen Anfrage vor. Daher sieht sich die Bundesregierung außerstande, die Kleine Anfrage detailliert zu beantworten. Sie hält aber den Hinweis für erforderlich, daß nicht jeder Verstoß gegen die Tarif- oder Beförderungsbedingungen als „Schwarzfahren“ im strengen Sinne zu werten und auch nicht mit dem Tatbestand des „Erschleichens von Leistungen“ nach § 265 a StGB gleichzusetzen sein wird.

Die unternehmensbezogenen Fragen könnten zum ganz überwiegenden Teil nur von den einzelnen Verkehrsunternehmen selber

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 9. Februar 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

beantwortet werden. Eine Befragung von Tausenden Unternehmen erscheint der Bundesregierung allerdings weder aussichtsreich noch – angesichts des damit verbundenen erheblichen Verwaltungsaufwandes auch für die befragten Unternehmen – vertretbar.

Die Bundesregierung geht im übrigen davon aus, daß Verstöße gegen die Beförderungs- und Tarifbedingungen im wesentlichen beschränkt sind auf Verkehrsmittel mit freiem, unkontrolliertem Zugang, in denen allenfalls stichprobenartige Kontrollen der Fahrausweise üblich sind. In allen anderen Fällen (Luftverkehr, Schiffspassagen, Zugang nur nach Kontrolle des Fahrausweises durch Fahrer oder Schaffner) wird „Schwarzfahren“ eher eine seltene Ausnahme darstellen.

Mit dieser Maßgabe wird zu den Einzelfragen wie folgt Stellung genommen:

1. Wie viele Fälle von Beförderungserschleichung haben die Verkehrsbetriebe in den Jahren 1992 bis 1994 jeweils registriert?

Die Bewertung von Verstößen als „Beförderungserschleichung“ ist Sache der Strafverfolgungsbehörden, nicht der Registrierung durch die Verkehrsbetriebe. Zahlenangaben hierzu sind der Bundesregierung nicht möglich. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

2. Bei wie vielen Verkehrsbetrieben erfolgt die Feststellung zur Statistik und/oder die Feststellung der Personalien
 - a) in jedem festgestellten Fall des „Schwarzfahrens“,
 - b) auch bei „Sofort-Zahlern“ des erhöhten Beförderungsentgelts,
 - c) nur bei späteren, aber innerhalb der gesetzten Frist erfolgten Zahlungen,
 - d) nur bei Nicht-Zahlung innerhalb der Frist?
3. Ein wie großer Anteil der unter Frage 1 erfragten gesamten Registrierungen entfällt jeweils auf die vier unter Frage 2 genannten Alternativen?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

4. Wie wird bei der Entscheidung über eine Personalienfeststellung sowie über eine Strafanzeige durch die Verkehrsbetriebe jeweils der im Rahmen des § 265 a StGB nötige Delikts-Vorsatz berücksichtigt, nämlich der Vortrag des Betroffenen, die Schwarzfahrt sei erfolgt wegen
 - a) fehlenden Kleingelds,
 - b) nicht funktionierender Fahrkarten- oder Entwertungsautomaten?

Hierzu sind keine repräsentativen Angaben verfügbar.

5. Wie viele der Verkehrsbetriebe erstatten jeweils Strafanzeige nach drei, vier, fünf oder (wieviel) mehr – nach Maßgabe der Frage 2 registrierten – „Schwarzfahrten“ im Jahr bzw. innerhalb eines sonstigen Zeitraums?

6. Welcher prozentuale Anteil an den in Frage 1 genannten gesamten Registrierungen entfällt jeweils auf Verkehrsbetriebe mit der vorstehend erfragten Anzeigepraxis?
7. Wann werden durch die Verkehrsbetriebe jeweils die Registrierungen bzw. Personalienfeststellungen gelöscht?
Wie viele Verkehrsbetriebe löschen
 - a) zum Ende des Kalenderjahrs,
 - b) wenn die letzte Eintragung ein (Kalender-)Jahr zurückliegt,
 - c) wann sonst?
8. Welcher prozentuale Anteil an den in Frage 1 genannten gesamten Registrierungen entfällt jeweils auf Verkehrsbetriebe mit der vorstehend alternativ erfragten Lösungspraxis?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

9. a) Wie viele Strafermittlungsverfahren wegen Beförderungserschleichung wurden in den Jahren 1992 bis 1994 jeweils zur Polizeilichen Kriminalstatistik gemeldet?
b) Bei wie vielen der insgesamt wegen Leistungerschleichung gemäß § 265 a StGB gemeldeten Fälle handelte es sich um andere als um Schwarzfahrer-Fälle?

Die Tatbestände „Beförderungserschleichung“ oder „Schwarzfahren“ werden in der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) nicht gesondert erfaßt.

Registriert wurden dagegen in der PKS bezogen auf das gesamte Bundesgebiet für 1992 90 351 Fälle und für 1993 108 576 Fälle des Erschleichens von Leistungen gemäß § 265 a StGB. Bezogen auf die alten Länder einschließlich Gesamt-Berlin wurden für 1992 87 956 Fälle und für 1993 104 221 Fälle dieser Straftat erfaßt. Daraus resultiert eine Steigerungsrate von 18,5 %. Neuere Angaben sind noch nicht verfügbar.

Die Registrierung erfolgt im Rahmen einer Ausgangsstatistik, das heißt, die bekanntgewordenen Straftaten werden nach Abschluß der polizeilichen Ermittlungen vor Aktenabgabe an die Staatsanwaltschaft oder das Gericht erfaßt.

10. Wie viele Verfahren wurden nach der Rechtspflege-Statistik in den Jahren 1992 bis 1994 jeweils beendet
 - a) mit einer Einstellung,
 - aa) insgesamt,
 - bb) aufgeschlüsselt nach den in Frage kommenden Einstellungsnormen,
 - b) mit einer Verurteilung
 - aa) insgesamt,
 - bb) zu einer Geldstrafe in welcher Höhe,
 - cc) zu Freiheitsstrafe von welcher Dauer mit/ohne Bewährung?

a) In der Zählkartenerhebung in Ermittlungsverfahren und Verfahren nach dem Ordnungswidrigkeitengesetz bei den Staats- und Staatsanwaltschaften (STA-Statistik) werden Straftatbestände nicht erfaßt.

In der Strafverfolgungsstatistik werden Fälle des Erschleichens von Leistungen nach § 265 a StGB ausgewiesen. Eine Untergliederung nach der Art der Leistungsererschleichung erfolgt allerdings nicht.

Die Strafverfolgungsstatistik erfaßt Abgeurteilte, gegen die Strafbefehle erlassen wurden bzw. Strafverfahren nach Eröffnung des Hauptverfahrens durch Urteil oder Einstellungsbeschluß rechtskräftig abgeschlossen worden sind.

Statistische Angaben für die Jahre 1993/1994 liegen noch nicht vor. Die folgenden Angaben beziehen sich auf das Jahr 1992 ohne das Bundesland Niedersachsen.

Nach allgemeinem Strafrecht wurden 1992 15 721 Personen wegen Erschleichens von Leistungen nach § 265 a StGB abgeurteilt. Hiervon wurden 14 185 Personen verurteilt. Das Verfahren gegen 1 442 Personen wurde durch das Gericht eingestellt, 87 Personen wurden freigesprochen, und bei 7 Personen wurde von Strafe abgesehen. Außerdem wurden 19 Personen mit Strafvorbehalt (§ 59 StGB) verwarnt.

Angaben über die Anzahl und Höhe der Tagessätze bei zu Geldstrafe Verurteilten sind in der Tabelle 1, Angaben über die Dauer der Freiheitsstrafe und ihre Aussetzung zur Bewährung bei zu Freiheitsstrafe Verurteilten in der Tabelle 2 enthalten.

Wegen Erschleichens von Leistungen nach § 265 a StGB im Jahr 1992 zu Geldstrafen Verurteilte (ohne Niedersachsen)

– Anzahl und Höhe der Tagessätze –

Anzahl der Tagessätze	Höhe des Tagessatzes in DM					insgesamt
	bis 10	mehr als 10 bis 20	mehr als 20 bis 50	mehr als 50 bis 100	mehr als 100	
5 bis 15	1 728	2 153	2 122	208	5	6 216
16 bis 30	1 300	1 579	1 710	163	–	4 752
31 bis 90	719	869	811	79	–	2 478
91 bis 180	39	37	27	5	1	109

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, Strafverfolgung, Arbeitsunterlage, 1992, Tabelle 3.3.

Wegen Erschleichens von Leistungen nach § 265 a StGB im Jahr 1992 zu Freiheitsstrafen Verurteilte (ohne Niedersachsen)

– Dauer der Freiheitsstrafe und ihre Aussetzung zur Bewährung –

	Dauer der Freiheitsstrafe					zu Freiheitsstrafe Verurteilte insgesamt
	unter 6 Monate	6 Monate	mehr als 6 bis 9 Monate	mehr als 9 Monate bis 1 Jahr	mehr als 1 bis 2 Jahre	
ohne Bewährung	188	13	13	4	1	219
mit Bewährung	360	28	17	5	1	411
insgesamt	548	41	30	9	2	630

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, Strafverfolgung, Arbeitsunterlage, 1992, Tabelle 3.1.

11. Zum Schadensumfang in den Jahren 1992 bis 1994:
- Wie viele Fahrgäste beförderten die Verkehrsunternehmen in diesen Jahren insgesamt?
 - In welchem prozentualen Anteil hierzu stellten die Verkehrsbetriebe jeweils „Schwarzfahrten“ fest?
 - Welchen Anteil – auch nicht festgestellter – „Schwarzfahrten“ an den gesamten Fahrten bzw. im Verhältnis zu den regulär bezahlten Fahrten schätzen die Verkehrsbetriebe jeweils?
 - Wie hoch ist der durchschnittliche Preis der regulär bezahlten Fahrten bei den jeweiligen Verkehrsbetrieben?

Zu a)

1992 wurden insgesamt 9,469 Mrd. Personen im öffentlichen Verkehr befördert, darunter allein 9,183 Mrd. Personen im öffentlichen Personennahverkehr. 1993 waren es 9,364 Mrd. Personen, davon dem ÖPNV zuzurechnen 9,067 Mrd. Personen. Beförderungen zu Wasser sind darin nicht enthalten. Hierzu liegen der Bundesregierung keine Zahlen vor.

Die Beförderungszahlen für 1994 stehen noch aus.

Zu b) und c)

Angaben hierzu sind der Bundesregierung nicht möglich.

In einer Stellungnahme des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg aus dem Jahr 1989 (Drucksache 13/4579) wurde die „Fahrgeldhinterziehungsquote“ für Hamburg mit 1,8 % im Jahre 1987 angegeben, während sie in München bis 2,3 %, in der U-Bahn Berlin bei 4,4 %, in Köln bei 4,3 % und im Verkehrsverbund Rhein/Ruhr bei 5 bis 8 % gelegen haben soll.

Zu d)

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

12. Zur Kompensation durch erhöhtes Beförderungsentgelt:
- a) Wie hoch ist das erhöhte Beförderungsentgelt bei den einzelnen Verkehrsbetrieben
 - aa) im Einzelfall,
 - bb) im jährlichen Gesamtaufkommen?
 - b) Welchen prozentualen Anteil im Verhältnis zum festgestellten und (einschließlich Dunkelziffer) geschätzten Schaden macht dieses Aufkommen bei den einzelnen Verkehrsbetrieben jeweils aus?
 - c) Welchen Anteil an dem festgestellten bzw. geschätzten Schaden durch „Schwarzfahrten“ macht bei den einzelnen Verkehrsbetrieben jeweils der Verwaltungsaufwand zur Fahrscheinkontrolle, zur Erhebung und Durchsetzung des erhöhten Beförderungsentgelts aus?

Im Bereich des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs ist das erhöhte Beförderungsentgelt durch die Verordnung über die allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obus-Verkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 27. Februar 1970 (Bundesgesetzblatt I S. 230), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Zweiten Verordnung zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 30. Juli 1989 (Bundesgesetzblatt I S. 1273) auf 60 DM festgelegt. Unternehmensbezogene Zahlen über das Aufkommen an erhöhten Beförderungsentgelten liegen der Bundesregierung nicht vor.

Für den Hamburger Verkehrsverbund gab der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg in der unter der Antwort auf die Frage 11 b) und c) zitierten Drucksache die Einnahmen aus erhöhtem Beförderungsentgelt im Jahre 1988 (damals 40 DM im Einzelfall) mit 4,2 Mio. DM (das waren 0,8 % der gesamten Fahrgelderlöse) an. Der Prüfaufwand im Verhältnis zu den erzielten Fahrgeldeinnahmen wurde mit 1 % höher veranschlagt als der – rechnerische – Verlust durch Fahrgeldhinterziehung.

13. Welche Untersuchungen oder gesicherten Erfahrungen der Verkehrsbetriebe existieren nach Kenntnis der Bundesregierung über die mögliche Zunahme des Fahrgast-Aufkommens dort, wo mit Hilfe von Zugbegleitern, personeller Wiederbesetzung der Bahnstationen o. ä. die subjektive Unsicherheit der Fahrgäste abgebaut wird?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse über einschlägige Untersuchungen oder Erfahrungen vor, aus denen sich quantitativ meßbare Veränderungen des Fahrgastaufkommens ableiten ließen.

