

Bericht des Arbeitskreises „Öffentlicher Personenverkehr“

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS)
am 13./14. März 2013 in Kiel und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK)
am 10./11. April 2013 in Flensburg

TOP 5.2 Initiative des VDV zur Anpassung der Vorschriften zum erhöhten Beförderungsentgelt (EBE)

Bericht:

Das Land Brandenburg hat in der letzten Sitzung der GKVS am 17./18.09.2012 über die Initiative des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zur Anpassung der Vorschriften zum erhöhten Beförderungsentgelt (EBE) berichtet (TOP 5.9) und festgestellt, dass noch Klärungsbedarf hinsichtlich

1. der Höhe des erhöhten Beförderungsentgeltes,
2. dem Umgang mit dem vom VDV vorgeschlagenen Wiederholungstäter,
3. der Rechtsgrundlage zur Speicherung von Daten

besteht. Die GKVS hat daraufhin den Arbeitskreis "Öffentlicher Personenverkehr" (AK ÖPV) beauftragt, einen Unterarbeitskreis einzurichten, der die noch offenen Fragen berät und bis zur Frühjahrskonferenz über den Stand berichtet.

Der Unterarbeitskreis kommt dabei zu folgendem Ergebnis, dem sich der AK ÖPV anschließt:

1. Höhe des erhöhten Beförderungsentgeltes (EBE)

Die Anhebung des EBE auf 60 € wird als angemessene Erhöhung angesehen.

Dies lässt sich aus der langen Zeit der Preisstagnation ableiten. Die letzte Erhöhung des EBE hat im Jahre 2003 - also vor genau 10 Jahren - stattgefunden. Eine Anpassung auf 60 € entspricht zu einem wesentlichen Teil der Steigerung der Kosten nach dem Verbraucherpreisindex im Verkehrsbereich. Mit einer weiteren Erhöhung des EBE ist, anders als bei anderen regelmäßigen Preissteigerungen, nicht in näherer Zukunft zu rechnen, so dass auch ein Abstellen auf eine künftige Verbraucherpreissteigerung gerechtfertigt ist.

Zudem spricht auch die angestiegene finanzielle Belastung der Unternehmen durch die notwendigen Kontrollverdichtungen in den Verkehrsmitteln für eine Erhöhung. Mit dem EBE soll neben dem Schaden durch den entgangenen Ticketpreis auch die finanzielle

Mehrbelastung durch den Kontrollaufwand zumindest zum Teil ausgeglichen werden. Gemeint sind damit u.a. die Verwaltungsgebühren sowie Kosten für Großraumkontrollen und der Bau von Kontrolleinrichtungen. Diese Kosten sollten möglichst nicht auf die Allgemeinheit umgelegt werden und zu höheren Fahrpreisen führen.

Bei der Anpassung des EBE von 40 € auf 60 € handelt es sich im Straßenbahn- und Obusverkehr sowie dem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen um eine Erhöhung des Rahmenbetrages, der den Verkehrsunternehmen auch weiterhin die Möglichkeit einräumt, in Fällen von geringem Verschulden situationsgerecht und kulant reagieren zu können. Insbesondere bei Ortsunkundigen, Kindern, älteren Personen oder Fahrgästen, die einen falschen Fahrschein gelöst haben, sollen die Unternehmen diesen Spielraum nutzen und ein niedrigeres EBE fordern oder von der Verfolgung ganz absehen können. Damit soll auch vermieden werden, dass an sich zahlungswillige Fahrgäste mit unangemessen hohen Forderungen konfrontiert werden und Gelegenheitsfahrer aus Angst vor den Folgen eines Fehlers beim Fahrscheinkauf von der Nutzung des ÖPNV abschrecken. Dies erfordert eine entsprechende Festlegung der Verkehrsunternehmen z. B. in internen Richtlinien sowie eine Sensibilisierung und Schulung des Kontrollpersonals.

Auf eine Vereinheitlichung der Regelungen der VO-ABB und der EVO soll verzichtet werden. Die unterschiedlichen Regelungen tragen insbesondere den stark abweichenden Tariffhöhen im Nah- und Fernverkehr Rechnung und sind daher sachlich gerechtfertigt.

Unter Beibehaltung der vorhandenen Regelungsstruktur in § 9 VO-ABB und § 12 EVO bedeutet dies, dass künftig im Regelungsbereich der VO-ABB ein erhöhtes Beförderungsentgelt von **bis zu 60 €**, oder sofern dieser Betrag höher ist, das Doppelte des Beförderungsentgelts für einfache Fahrt auf der vom Fahrgast zurückgelegten Strecke erhoben werden kann. Im Regelungsbereich der EVO beträgt das EBE dann das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises für die zurückgelegte Strecke- **mindestens aber 60 €**.

2. Wiederholungstäterregelung

Die vom VDV vorgeschlagene Staffelung für Wiederholungstäter auf bis zu 120 €, um notorische Schwarzfahrer abzuschrecken, wird nicht befürwortet.

Die Länder teilen die Auffassung des Bundesverkehrsministers, dass eine höhere Kontrolldichte verbunden mit einer konsequenten strafrechtlichen Verfolgung notorischer Schwarzfahrer als zielführender angesehen wird als eine Verdoppelung des EBE für den Wiederholungstäter. Hierzu müssen die Unternehmen jedoch konsequent auch bei direkter Zahlung des EBE die Daten des Schwarzfahrers erheben, damit auch der berechnende und finanziell besser gestellte Schwarzfahrer die Sorge trägt, dass ein wiederholtes Schwarzfahren strafrechtliche Konsequenzen zur Folge hat.

Eine Staffelung des EBE für Wiederholungstäter auf bis zu 120 € steht zudem nicht mehr in einem angemessenen Verhältnis zum möglichen Vertragsverstoß. Der Schaden ist bei Wiederholungstätern nicht größer als bei Ersttätern.

3. Rechtsgrundlage zur Speicherung der Daten

Ein Handlungsbedarf im Hinblick auf eine Datenspeicherung wird derzeit nicht gesehen.

Das Speichern personenbezogener Daten von Schwarzfahrern ist für nicht-öffentliche Stellen (mithin alle privatrechtlich organisierten Verkehrsunternehmen) nach § 28 Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) möglich. Es besteht ein berechtigtes Interesse eines Verkehrsunternehmens zur Verfolgung strafrechtlicher, aber auch privatrechtlicher Konsequenzen gegen Schwarzfahrer, seine personenbezogenen Daten zu speichern. Eine Beeinträchtigung schutzwürdiger Interessen des Betroffenen ist in der Regel zu verneinen, da bei vertragswidrigem und strafrechtlich relevantem Verhalten kein besonderer Schutz besteht.

Für öffentliche Stellen (mithin öffentlich-rechtlich organisierte Verkehrsunternehmen) ergibt sich die Möglichkeit zur Speicherung personenbezogener Daten von Schwarzfahrern aus den jeweiligen Landesdatenschutzgesetzen. Hierbei enthalten – soweit bekannt – alle Landesdatenschutzgesetze eine allgemeine Rechtsgrundlage zur Daten-

speicherung, soweit diese „zur rechtmäßigen Erfüllung der Aufgabe der öffentlichen Stelle erforderlich“ ist (vgl. u.a. § 13 Datenschutzgesetz NRW (DSG NRW)). Wie beim privatrechtlich organisierten Verkehrsunternehmen ist die entgeltliche Beförderung auch eine Aufgabe des öffentlich-rechtlichen Verkehrsunternehmens. Zur Erfüllung dieser Aufgabe ist auch die Speicherung privater Daten von Schwarzfahrern zur Verfolgung strafrechtlicher, aber auch privatrechtlicher Konsequenzen erforderlich.

Eine gesetzliche Speicherfrist gibt es nicht. Die Daten dürfen jedoch nur solange gespeichert werden, wie es für die Durchsetzung der berechtigten Interessen erforderlich ist, mithin in den Fällen möglicher Strafverfolgung mindestens bis zu drei Jahren, da vorher die strafrechtliche Verjährung noch nicht eingetreten ist (§§ 78 Absatz 3 Nr. 5, 265 a StGB).