

24.03.15

Vk

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

Verordnung zur Änderung von Vorschriften über das erhöhte Beförderungsentgelt

A. Problem und Ziel

Seit der letzten Anpassung sind Preise, Löhne und Gehälter, aber auch die Tarife für die Personenbeförderung gestiegen. Es ist davon auszugehen, dass deshalb der aktuell geltende Höchstbetrag für das erhöhte Beförderungsentgelt in der Praxis Personen nicht mehr ausreichend davon abhält, ohne gültigen Fahrausweis zu fahren. Der seit zwölf Jahren geltende Betrag für das erhöhte Beförderungsentgelt von 40 Euro ist daher auf 60 Euro anzuheben.

B. Lösung

Änderung der entsprechenden Verordnungen.

C. Alternativen

Die Höhe des erhöhten Beförderungsentgelts wird nicht angepasst und bei den derzeit geltenden 40 Euro belassen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Es entsteht einmalig ein geringfügiger Erfüllungsaufwand bei den Verkehrsunternehmen.

E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Keiner.

F. Weitere Kosten

Da für die betroffenen Unternehmen und für die Verwaltung keine Mehrkosten entstehen, sind auch keine negativen Auswirkungen auf die Beförderungsentgelte und auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 115/15

24.03.15

Vk

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Verordnung zur Änderung von Vorschriften über das erhöhte
Beförderungsentgelt**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 23. März 2015

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Volker Bouffier

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur zu erlassende

Verordnung zur Änderung von Vorschriften über das erhöhte
Beförderungsentgelt

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des
Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen
Peter Altmaier

**Verordnung zur Änderung von
Vorschriften über das erhöhte Beförderungsentgelt**

Vom...

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verordnet, jeweils in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 17. Dezember 2013 (BGBl. I S. 4310)

- auf Grund des § 57 Absatz 1 Nummer 5 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), § 57 Absatz 1 Nummer 5 zuletzt geändert durch Artikel 29 des Gesetzes vom 28. Juni 1990 (BGBl. I S. 1221), und
- auf Grund des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1a in Verbindung mit Absatz 3 Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), von denen § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1a durch Artikel 2 Nummer 4 Buchstabe a des Gesetzes vom 26. Mai 2009 (BGBl. I S. 1146) und § 26 Absatz 3 Satz 2 durch Artikel 2 Nummer 4 Buchstabe b des Gesetzes vom 26. Mai 2009 (BGBl. I S. 1146) geändert worden sind, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz:

Artikel 1

**Änderung der Verordnung über die Allgemeinen
Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr
sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen**

In § 9 Absatz 2 Satz 1 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 27. Februar 1970 (BGBl. I S. 230), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 8. November 2007 (BGBl. I S. 2569) geändert worden ist, wird die Angabe „40 Euro“ durch die Angabe „60 Euro“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung

In § 12 Absatz 2 Satz 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1999 (BGBl. I S. 782), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 26. Mai 2009 (BGBl. I S. 1146) geändert worden ist, wird die Angabe „40 Euro“ durch die Angabe „60 Euro“ ersetzt.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am (einsetzen: Datum des ersten Tages des zweiten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelung

Zweck des erhöhten Beförderungsentgeltes ist es, die Einnahmeausfälle der Verkehrsunternehmen durch „Schwarzfahren“ möglichst gering zu halten und damit den sich tariftreu verhaltenden Fahrgast zu entlasten.

Die durch „Schwarzfahren“ bedingten Einnahmeausfälle werden letztlich durch die Einnahmen von den zahlenden Fahrgästen und die Bestelltentgelte der Aufgabenträger ausgeglichen. Die Leistungen der öffentlichen Hand sowie der Nutzer sind damit höher, als sie sein müssten, wenn sich alle Fahrgäste tariftreu verhielten.

Die letzte Anhebung des erhöhten Beförderungsentgeltes in der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV) und in der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) erfolgte durch Verordnung vom 15. Oktober 2002 zum 1. Januar 2003. Zum 1. Januar 2015 sind damit zwölf Jahre vergangen.

In der Zwischenzeit haben sich Preise, Löhne und Gehälter, aber auch die Tarife für die Personenbeförderung deutlich erhöht. Es ist notwendig, eine angemessene Anhebung des erhöhten Beförderungsentgeltes vorzunehmen, um die mittlerweile gestörte Relation zwischen den Beförderungsentgelten und dem aktuell geltenden erhöhten Beförderungsentgelt wieder herzustellen. „Schwarzfahren“ darf sich nicht rechnen. Dies ist für die betroffenen Verkehrsunternehmen von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung. Nach Schätzungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen werden durch „Schwarzfahrer“ bei den deutschen Nahverkehrsunternehmen jährliche Einnahmeausfälle von etwa 200 - 250 Millionen Euro verursacht. Hinzu kommt, dass die Verkehrsunternehmen gegenüber der Situation im Jahre 2002 gestiegene Kosten für die Kontrolle der Fahrausweise der Beförderten und bei der Beitreibung des erhöhten Beförderungsentgeltes zu tragen haben.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, die Deutsche Bahn AG sowie die sonstigen Bahnunternehmen fordern vor diesem Hintergrund eine deutliche Anhebung des erhöhten Beförderungsentgeltes. Eine Erhöhung des erhöhten Beförderungsentgeltes auf 60 Euro wurde

durch die Länder durch den Beschluss zu TOP 5.2 der Verkehrsministerkonferenz vom 10./11. April 2013 sowie durch den Beschluss des Bundesrates vom 28. November 2014 (BR-Drs. 502/14 (Beschluss)) initiiert.

II. Wesentlicher Inhalt der Verordnung

In den jeweiligen Bestimmungen der BefBedV und der EVO, in denen die Höhe des erhöhten Beförderungsentgelts geregelt ist, wird jeweils der Betrag „40 Euro“ durch den Betrag „60 Euro“ ersetzt.

III. Alternativen

Die Höhe des erhöhten Beförderungsentgelts wird nicht angepasst und bei den derzeit geltenden 40 Euro belassen.

IV. Regelungskompetenz

Die Verordnungskompetenz des Bundes folgt aus § 57 Absatz 1 Nummer 5 des Personenbeförderungsgesetzes bzw. aus § 26 Absatz 1 Nummer 1a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

V. Vereinbarkeit mit Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Verordnung ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

VI. Rechtliche Folgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die Verordnung sieht keine Rechtsvereinfachung oder Vereinfachung von Verwaltungsvorfahren vor.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Es wurden die Managementregeln und Indikatoren der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie geprüft. Hervorzuheben sind die Managementregel Nummer 7 (öffentliche Haushalte) sowie die Nachhaltigkeitsindikatoren Nummer 6 (Indikatorenbereich Staatsverschuldung) und Nummer 11b (Indikatorenbereich Mobilität sichern – Umwelt schonen). Durch die Anhebung

des erhöhten Beförderungsentgeltes können den Länder- bzw. den Kommunalhaushalten Einsparungen entstehen, wenn aufgrund einer höheren Anzahl an Personen, die eine Fahrkarte kaufen, im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) geringere Bestelltentgelte anfallen. Außerdem kann ein geringerer Anteil von „Schwarzfahrern“ die Akzeptanz des ÖPNV und des SPNV in der Bevölkerung insgesamt steigern, was wiederum dazu beitragen kann, mehr Menschen dazu zu bewegen, das eigene Auto stehen zu lassen und stattdessen mit Bus und Bahn zu fahren.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Es entsteht einmalig ein geringfügiger Erfüllungsaufwand bei den Verkehrsunternehmen, die ihre internen Verwaltungsabläufe (z. B. Softwareanpassung) an die Anhebung des erhöhten Beförderungsentgelts anpassen müssen.

4.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Für die Verwaltung entsteht kein Erfüllungsaufwand.

5. Weitere Kosten

Die vorgesehenen Änderungen belasten die Wirtschaft nicht mit zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, oder die Umwelt sind nicht zu erwarten.

6. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Die Verordnung unterscheidet rechtlich nicht zwischen dem Schutz von Frauen und Männern.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (§ 9 Absatz 2 Satz 1 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen)

und

zu Artikel 2 (§ 12 Absatz 2 Satz 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung)

Eine Anpassung auf 60 Euro entspricht zu einem wesentlichen Teil der Steigerung der Kosten nach dem Verbraucherpreisindex im Verkehrsbereich. Mit einer weiteren Erhöhung 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 die Erhöhung. Mit dem erhöhten Beförderungsentgelt soll neben 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 erhöhten Beförderungsentgeltes von 40 Euro auf 60 Euro 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 erhöhtes Beförderungsentgelt 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.

In diesem Zusammenhang fordern die Länder, entsprechend des Beschlusses zu TOP 5.2 der Verkehrsministerkonferenz vom 10./11. April 2013 sowie der BR-Drs. 502/14 (Beschluss), die Verkehrsunternehmen und -verbände auf, durch geeignete Maßnahmen insbesondere beim Tarif und Vertrieb sicherzustellen, dass unbeabsichtigtes „Schwarzfahren“ möglichst vermieden wird. Dieser Forderung schließt sich der Bund an.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Den Verkehrsunternehmen soll eine ausreichende Vorbereitungszeit für die notwendigen Umstellungen – u. a. in den Tarifen und Hinweisen in den Fahrzeugen in Bezug auf das geänderte erhöhte Beförderungsentgelt – eingeräumt werden.