

09.07.02

Vk

Verordnung**des Bundesministeriums für
Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

**Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Allgemeinen
Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und
Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sowie
zur Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung****A. Problem und Ziel**

Der seit 13 Jahren geltende Betrag für das erhöhte Beförderungsentgelt von bis zu 60,- DM ist auf bis zu 40 Euro anzuheben. Außerdem soll ein Rauchverbot auf unterirdischen Bahnsteiganlagen im Verordnungswege erlassen werden.

B. Lösung

Änderung der in Rede stehenden Verordnungen.

C. Alternativen

Nicht ersichtlich: Seit 1989 sind Preise, Löhne und Gehälter, aber auch die Tarife für die Personenbeförderung gestiegen. Das bisher nur in Ausübung des Hausrechts mögliche Rauchverbot blieb häufig unbeachtet. Es gab Klagen der Fahrgäste und einen hohen Aufwand für die Reinigung der Bahnsteige und Gleisanlagen.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand**

keine

2. Vollzugaufwand

Das erhöhte Beförderungsentgelt zahlt derjenige, der beim Aufenthalt in den Fahrzeugen ohne gültigen Fahrausweis angetroffen wird. Dementsprechend gibt es keine Auswirkungen auf den Bundeshaushalt. Die Haushalte von Ländern und

...

Gemeinden werden nicht belastet. Die höheren Fahrgeldnachforderungen sollen den für Kontrollen erforderlichen Aufwand der Verkehrsbetriebe decken.

E. Sonstige Kosten

Es gibt keine kostenmäßige Mehrbelastung für die betroffenen Unternehmen und für die Verwaltung. Deshalb gibt es auch keine Auswirkungen auf die genehmigten Beförderungsentgelte und auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau.

09.07.02

Vk

Verordnung

**des Bundesministeriums für
Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

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

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 8. Juli 2002

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Regierenden Bürgermeister
Klaus Wowereit

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen zu erlassende

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

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Frank-Walter Steinmeier

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

Vom 2002

Auf Grund des § 57 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 5 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), der zuletzt durch Artikel 248 Nr. 5 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist, und des § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), der durch Artikel 4 Nr. 2 des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) geändert worden ist, in Verbindung mit Artikel 29 des Gesetzes vom 15. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3762) und Artikel 56 des Zuständigkeitsanpassungs-Gesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705) und dem Organisationserlass vom 27. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3288), verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

Artikel 1

Die 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 15 des Gesetzes vom 15. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3762) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 4 Abs. 2 Nr. 7 wird wie folgt gefasst:

„7. in nicht hierfür besonders gekennzeichneten Fahrzeugen und auf unterirdischen Bahnsteiganlagen zu rauchen,“

2. In § 4 Abs. 8 wird folgender Satz angefügt:

„Dasselbe gilt, wenn gegen die Untersagung nach Absatz 2 Nr. 3 oder Nr. 7 verstoßen wird.“

3. § 9 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Satz 1 wird der Betrag „30 Euro“ durch den Betrag „40 Euro“ ersetzt.
- b) In Absatz 3 wird der Betrag „5 Euro“ durch den Betrag „7 Euro“ ersetzt.

4. In § 10 Abs. 5 Satz 1 wird der Betrag „1,50 Euro“ durch den Betrag „2 Euro“ ersetzt.

Artikel 2

§ 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 8. September 1938 (RGBl. II S. 663) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1999 (BGBl. I S. 782) wird wie folgt geändert:

- 1. In Absatz 2 Satz 1 wird der Betrag „sechzig Deutsche Mark“ durch den Betrag „40 Euro“ ersetzt.
- 2. In den Absätzen 3 und 4 wird jeweils der Betrag „zehn Deutsche Mark“ durch den Betrag „7 Euro“ ersetzt.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2003 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung:

Allgemeines

Die letzte Anhebung des erhöhten Beförderungsentgeltes in der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen und in der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) durch die Zweite Verordnung zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 30. Juni 1989 (BGBl. I S. 1273) auf den Betrag von bis zu 60 DM trat am 1. Juli 1989 in Kraft. Bis zum 1. Januar 2003 (vorgesehenes Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung) werden damit 13,5 Jahre vergangen sein.

In der Zwischenzeit haben sich die Preise, Löhne und Gehälter, aber auch die Tarife für die Personenbeförderung deutlich erhöht. Es ist notwendig, eine angemessene Anhebung des erhöhten Beförderungsentgelts vorzunehmen, um die mittlerweile gestörte Relation zwischen den seit Ende der 80er Jahre und heute erheblich angestiegenen Tarifen sowie dem seit diesem Zeitpunkt nicht mehr angepassten erhöhten Beförderungsentgelt wieder herzustellen. Dies ist für die betroffenen Verkehrsunternehmen von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung, ist doch nach Schätzung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen durch Fahrten der Schwarzfahrer bei den deutschen Nahverkehrsunternehmen mit jährlichen Einnahmeausfällen von etwa 250 Millionen € zu rechnen. Hinzu kommt, dass die Verkehrsunternehmen gegenüber der Situation im Jahre 1989 gestiegene Kosten für die Kontrolle der Fahrausweise der Beförderten und bei der Beitreibung des erhöhten Beförderungsentgeltes zu tragen haben.

Schließlich ist zu berücksichtigen, dass die Präventivwirkung, die vom erhöhten Beförderungsentgelt ausgeht, im Laufe der Jahre angesichts der Geldwertentwicklung deutlich abgenommen hat. Das erhöhte Beförderungsentgelt soll deshalb für den Anwendungsbereich der beiden genannten Verordnungen auf einheitlich 40 € angehoben werden. Der sich tariftreu verhaltende Fahrgast wird nicht belastet.

Im Übrigen soll durch eine Ergänzung des § 4 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der Vorgaben für das Verhalten der Fahrgäste enthält,

untersagt werden, auf unterirdischen Bahnsteiganlagen – etwa U-Bahn-Stationen – zu rauchen. Ein Verstoß gegen das erweiterte Rauchverbot sowie gegen das Verbot, Gegenstände aus dem Fenster zu werfen, kann künftig mit einer Vertragsstrafe in Höhe von 15 € belegt werden.

Das erhöhte Beförderungsentgelt haben nur diejenigen zu entrichten, die beim Aufenthalt in den Fahrzeugen ohne gültigen Fahrausweises angetroffen werden. Dementsprechend hat die Verordnung keine Auswirkungen auf den Bundeshaushalt. Die Haushalte von Ländern und Gemeinden werden nicht belastet, weil die auf Grund der Anhebung des erhöhten Beförderungsentgelts erweiterten Fahrgeldnachforderungen den für Kontrolle und Abrechnung erforderlichen Aufwand der Verkehrsbetriebe decken und das Entgelt für die in Anspruch genommene Beförderungsleistung sicherstellen soll. Da es keine zusätzliche kostenmäßige Mehrbelastung für die betroffenen Unternehmen und für die Verwaltung gibt, ergeben sich insoweit auch keine Auswirkungen auf die genehmigten Beförderungsentgelte und auf die Verbraucherpreise.

Im Einzelnen

Zu Artikel 1 Nrn. 1 und 2:

Während ein Verstoß gegen das Rauchverbot in den Fahrzeugen bereits jetzt gemäß § 63 Abs. 2 Nr. 2, zweiter Halbsatz der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) eine Ordnungswidrigkeit darstellt, ist Erlass und Durchsetzung eines Rauchverbotes auf unterirdischen Bahnsteiganlagen („U-Bahn-Haltestellen“) nur in Ausübung des Hausrechts der Unternehmen möglich. Damit handelt es sich lediglich um ein privatrechtliches Verbot, welches häufig unbeachtet bleibt.

Das wiederum hat erhebliche Konsequenzen für die betroffenen Unternehmen. Sie erhalten regelmäßig Beschwerden von Fahrgästen, die sich darüber beklagen, dass andere Fahrgäste das Rauchverbot missachten. Zudem besteht durch das Rauchen in Einzelfällen eine erhöhte Brandgefahr. Überdies hat der – etwa durch Wegwerfen von Zigarettenkippen - jährlich erforderliche Reinigungsaufwand für Bahnsteige und Gleisanlagen bei den betroffenen Verkehrsunternehmen mit unterirdischen Haltestellen einen siebenstelligen Eurobetrag erreicht. Deshalb wird das Rauchen in unterirdischen Haltestellen untersagt und ein Verstoß mit der im Rahmen der Verordnung über die All-

gemeinen Beförderungsbedingungen möglichen zivilrechtlichen Sanktion, einer Vertragsstrafe in Höhe von 15 €, belegt.

Dies gilt wegen der damit verbundenen Gefahren und Folgekosten auch dann, wenn gegen das Verbot verstoßen wird, Gegenstände aus dem Fahrzeug hinaus zu werfen (z.B. Bierdosen) oder aus dem Fahrzeug herausragen zu lassen.

Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchst. a:

Zweck des erhöhten Beförderungsentgeltes ist es, die Einnahmeausfälle der Verkehrsunternehmen durch „Schwarzfahren“, welche jährlich etwa 250 Millionen € betragen, möglichst gering zu halten und damit den sich tariftreu verhaltenden Fahrgast zu entlasten. Die durch „Schwarzfahren“ bedingten Einnahmeausfälle werden letztlich durch die von den zahlenden Fahrgästen entrichteten Fahrpreise ausgeglichen, die aus diesem Grund höher sind, als sie sein müssten, wenn sich alle Fahrgäste tariftreu verhielten. Die intendierte abschreckende Wirkung für den Schwarzfahrer kommt dem 1989 auf bis zu 60,- DM festgelegten und durch Artikel 15 Nr. 3 Buchst. a des Zehnten Euro-Einführungsgesetzes vom 15. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3762, 3765) ab 1. Januar 2002 auf bis zu 30 € bemessenen erhöhten Beförderungsentgelt nicht mehr in dem erforderlichen Maße zu. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und die Deutsche Bahn AG fordern vor diesem Hintergrund nachdrücklich eine deutliche Anhebung des erhöhten Beförderungsentgeltes. Die vorgesehene Anhebung des erhöhten Beförderungsentgeltes auf bis zu 40 € wird als erforderlich, aber auch als ausreichend angesehen, um das Risiko des Schwarzfahrens spürbar zu erhöhen. „Schwarzfahren“ darf sich nicht rechnen.

Eine Ausschöpfung des Sanktionsrahmens durch die Verkehrsunternehmen dürfte von der ganz überwiegenden Mehrheit der Fahrgäste, nämlich der zahlenden, begrüßt werden.

Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchst. b und Nummer 4

Der veränderten Kostensituation entsprechend wird auch das – bei nachträglich erbrachtem Nachweis eines gültigen Fahrausweises – erhobene ermäßigte erhöhte Beförderungsentgelt von 5 € auf 7 € und das Bearbeitungsentgelt für die Erstattung nicht genutzter Fahrausweise von 1,50 € auf 2 € angehoben.

Zu Artikel 2

Aus den unter „Allgemeines“ und den in der Begründung zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a und b genannten Gründen ist nach mehr als 13,5 Jahren auch eine Anhebung des erhöhten Fahrpreises im Sinne von § 12 EVO, welcher derzeit mindestens 60 DM (entsprechend 30,68 €) beträgt, auf mindestens 40 € erforderlich.

Insbesondere beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV) haben sich im Bereich der Verkehrsverbünde die durchschnittlichen Reiseweiten durch Verbunderweiterungen und –neugründungen in den letzten Jahren erhöht, so dass dort die Fahrgeldausfälle auf Grund von „Schwarzfahrten“ besonders schwer ins Gewicht fallen. Auch soll es – gerade wegen der Verknüpfung von Straßen- und Schienenpersonenverkehr in Verkehrsverbünden – bei einer weitgehend parallelen Regelung in beiden Verordnungen bleiben.

Die Beträge in § 12 Abs. 3 und 4 EVO werden aus den in der Begründung zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe b und Nummer 4 genannten Gründen auf jeweils 7 € angehoben.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift über das Inkrafttreten der Verordnung soll den Verkehrsunternehmen eine ausreichende Vorbereitungszeit für die notwendigen Umstellungen - u.a. in den Tarifen und Hinweisen in den Fahrzeugen in Bezug auf das geänderte erhöhte Beförderungsentgelt - einräumen.