

Höhere „Strafgelder“ für Schwarzfahrer:

Fahrgastjäger auf Provisionsbasis

PRO BAHN fordert Datenschutz, unabhängige Schlichtungsstellen und Qualitätssicherung für Fahrgastkontrollen

> Während die DB vorführt, wie man Fahrgäste unangemessen behandelt, fordert der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Erhöhung des „erhöhten Beförderungsentgelts“. Der Gesetzgeber soll helfen, Schwarzfahrer abzuschrecken. Doch mit einer weiteren Erhöhung der derzeit 40 Euro betragenden „Strafgebühr“ würde der Gesetzgeber auch den Weg für unseriöse Praktiken im öffentlichen Verkehr ebnen – zulasten 97 % ehrlicher Fahrgäste. Doch erst als PRO BAHN deutlich wurde und Ende Juni vor „Wildwest in Bahnen und Bussen“ warnte, reagierte der VDV – bisher leider nur mit wenig Verständnis. PRO BAHN hat dem VDV Gespräche angeboten.

Höhere Strafgelder?

Als Vorreiter forderte der Verkehrsverband Stuttgart (VVS) mit Unterstützung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) – unmittelbar nachdem VDV-Mitglied DB-Regio den Fahrscheinverkauf in Bayern eingestellt hatte – das „erhöhte Beförderungsentgelt“ von 40 auf 60 Euro zu erhöhen und für „Wiederholungstäter zu verdoppeln. PRO BAHN erwiderte in der Presseerklärung vom 17. April 2007, dass die Verkehrsunternehmen erst einmal ihre Vertriebs- und Tarifsysteme in Ordnung bringen sollten und dass bundesweit Schlichtungsstellen eingerichtet werden sollen, die ungerechtfertigt verfolgten Fahrgästen Hilfe anbieten. Die Pressemitteilung verhallte ungehört. Der VDV möchte am liebsten das Thema „Schlichtung“ vom Thema „Schwarzfahrergebühr“ trennen, doch das wird PRO BAHN nicht akzeptieren.

Verfolgung mit unlauteren Mitteln

Polizisten haben einen Diensteid auf Recht und Gesetz geschworen – daran sind sie gebunden, wenn sie Bußgelder verhängen. Die Öffentlichkeit reagiert sehr sensibel auf

Meldungen, nach denen Polizisten bestimmte Mengen an Strafzetteln schreiben sollen. Vor Gericht gilt der Bürger bis zur Verurteilung als unschuldig. Obwohl das „erhöhte Beförderungsentgelt“ nicht anders empfunden wird und vom Gesetzgeber auch so gemeint ist, ist dieser Schutz des Bürgers in Bussen und Bahnen nicht gesichert. Das „erhöhte Beförderungsentgelt“ ist nämlich ein erhöhter Fahrpreis und fließt in die Kassen der Verkehrsunternehmen. Das hat weitreichende Folgen: Fahrscheinprüfer sind an die Weisungen ihrer Auftraggeber gebunden, nicht an Gesetz und Recht. Sie benötigen nach dem Gesetz keinerlei Ausbildung und Qualifikation – es ist erlaubt, Zeitarbeiter und Wachleute einzusetzen. Es ist rechtlich zulässig, sie auf Provisionsbasis zu beschäftigen – wie Zeitschriftenwerber an der Haustür und aggressive Verkäufer in Callcentern.

In Zeiten wachsenden Kostendrucks wird die Gefahr immer größer, dass unqualifizierte Leute, die von „Fangprämien“ leben müssen, auf die Fahrgäste losgelassen werden.

Ein eindrucksvolles Beispiel, wie bereits vorgegangen wird, bieten die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Hier werden Subunternehmer mit der Fahrscheinkontrolle beauftragt, die sonst im Wach- und Sicherheitsdienst tätig sind. Im Vertrag bekommt das Unternehmen den Auftrag, eine bestimmte Anzahl Schwarzfahrer zu erwischen. Anscheinend war die Vorgabe zu hoch, denn die Presse berichtet im Juni 2007, dass – aufgrund massiver Kundenbeschwerden – ein anderer Wachdienst beauftragt wurde, der die Vorgabe habe, „nur 400 000 Schwarzfahrer jährlich“ zu erwischen.

Sicher ist das soziale Klima in Berlin ungemütlicher als anderenorts. Aber müssen deshalb

Fahrgäste unberechtigt festgehalten werden (siehe Seite 18 in dieser Ausgabe)?

Von DB Regio liegen jedenfalls reichlich schlechte Erfahrungen vor – nachzulesen nicht nur in der Beschwerdesammlung von PRO BAHN, sondern auch in den jährlichen Berichten der Schlichtungsstelle Nahverkehr in Düsseldorf. DB-Regio ist Mitglied des VDV. Weiß der VDV nicht um die Problematik?

Der öffentliche Verkehr ist noch nicht so weit heruntergekommen wie so manche andere Branche, die mit unlauteren oder an der Grenze der Legalität liegenden Geschäften ihren Profit macht. Aber je höher das „erhöhte Beförderungsentgelt“ ist, um so lohnender ist auch, Fahrgäste mit unlauteren Mitteln zum Zahlen zu zwingen und dafür billigste Kräfte einzusetzen. Dies gilt umso mehr, als – vor allem private – Ver-



Der freundliche Kontrollleur – so stellt es die Kundenzeitschrift des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar dar. Doch es gibt keinerlei Garantien dafür, dass unqualifizierte Kontrolleure auf Provisionsbasis nicht auf die Fahrgäste losgelassen werden – in Berlin ist das bereits Praxis.

kehrsunternehmen, die Busse und Bahnen betreiben, durch Ausschreibungen immer mehr unter finanziellen Druck geraten. Wildwest in der U-Bahn und im Schülerbus? Der Fall des aus dem Zug geworfenen Elfjährigen (Seite 14) ist ein schlimmer Vorbote. Ohne einen genaueren gesetzlichen Rahmen steht der deutsche öffentliche Verkehr am Rande des Abgrunds.

Schlichtung ist unverzichtbar

Nur in Baden-Württemberg und Bayern gibt es bisher Ombudsstellen des VDV, in Nordrhein-Westfalen die Schlichtungsstelle Nahverkehr. In 13 Bundesländern gibt es überhaupt keine fachkundigen Anlaufstellen für Fahrgäste des Nahverkehrs. Die Finanzierung der „Schlichtungsstelle Mobilität“ in Berlin, die für den Fernverkehr zuständig ist, konnte nur mit großer Mühe noch einmal für zwei Jahre gesichert werden. Auch die Finanzierung der anderen drei Ombudsstellen ist nicht gesetzlich gesichert oder vom VDV auf Dauer zugesagt, ebenso wenig wie ihre Unabhängigkeit.

Genauso wenig gibt es Regeln, wie zu verfahren ist, wenn ein Fall aufgenommen wurde. Überprüft das Unternehmen von sich aus, was der Fahrgast eingewendet hat? Notiert der Kontrolleur das überhaupt und richtig? Oder wartet das Unternehmen auf einen Brief, um dann den Einwand mit Textbausteinen zurückzuweisen? Einen Hinweis auf Schlichtungsstellen geben die Verkehrsunternehmen ohnehin nicht, während die Polizei selbstverständlich Rechtsmittelbelehrungen erteilen muss. Wo es keine Schlichtungsstellen gibt, bleibt dem Fahrgast, wenn er nicht zufällig auf PRO BAHN stößt, nur Resignation oder der Weg zum Anwalt. Nicht einmal dieser ist in der Lage, die Gültigkeit einer Fahrkarte nachzuprüfen – nach wie vor sind die meisten Originaltarife im Internet nicht verfügbar. Und auf den Anwaltskosten bleibt der hilflose Fahrgast sitzen, wenn das Unternehmen die Forderung zurückzieht. Landen solche Fälle demnächst in großer Zahl vor Gericht? Nein, nicht vor dem Strafrichter, der im Zweifel mangels Beweises freisprechen müsste – solche Fälle gehen zum Zivilgericht. Dort gelten ungünstigere Beweisregeln, sodass der Fahrgast den Ausgang des Rechtsstreits nicht kalkulieren kann. Auch das Kostenrisiko ist höher. Aus einem defekten Automaten kann sich, abgesehen von dem Ärger, ein Kostenrisiko von 500 Euro ergeben.

Öffentlicher Verkehr ist Monopol

Seinen Stromversorger und seine Telefongesellschaft kann sich der Verbraucher mittlerweile aussuchen. Er wird auch ein Kaufhaus meiden, von dem bekannt ist, dass Detektive Kunden unberechtigt bedrohen und verfolgen. Allein dieser Wettbewerb hält die Methoden der Unternehmen einigermaßen im Zaum. Den Regionalzug kann sich der Fahrgast aber genauso wenig aussuchen wie die U-Bahn. Zum Automaten am Bahnsteig gibt es meistens auch keine Alternative. Der Fahrgast ist sogar verpflichtet, im Zug seinen Fahrschein vorzuzeigen. Aber wer garantiert ihm, dass er dabei anständig behandelt wird?

Beförderungspflicht nur auf dem Papier

Da der öffentliche Verkehr in aller Regel ein Monopol darstellt, hat der Gesetzgeber den Verkehrsunternehmen eine Beförderungspflicht auferlegt. Auch die Bahnreform hat daran nichts geändert. Wer bereit ist, den festgesetzten Fahrpreis zu bezahlen, muss mitgenommen werden, und zwar nicht nur ohne Ansehen der Person, sondern auch unabhängig von der Situation am Einstiegsbahnhof. Ein defekter Automat ist ebenso ein Verstoß gegen die Beförderungspflicht wie die Nichtannahme gültiger Geldscheine, gleich aus welchem Grund. Gegen diese Grundsätze wird aber laufend verstoßen – und keine Aufsichtsbehörde kümmert sich darum. Die Beförderungspflicht der Verkehrsunternehmen steht nur noch auf dem Papier – jedenfalls solange Fahrgäste nicht vor Gericht ziehen. Es ist noch in guter Erinnerung: Erst von Gerichten ließ sich das Verkehrsunternehmen Üstra, das in Hannover die Straßenbahnen betreibt, darüber belehren, dass Fahrschein gegen Bargeld verkauft werden müssen.

Nur Polemik?

Verbreitet PRO BAHN nur Polemik? Solidarisiert sich der Fahrgastverband gar mit Schwarzfahrern? Keineswegs. Schwarzfahrer nehmen überhand – aber ehrliche Fahrgäste, die zu Unrecht des Schwarzfahrens bezichtigt werden, auch. Der PRO BAHN-Kummerkasten (www.pro-bahn.de/meinung) gibt beredete Auskunft darüber, wie es um die Hilflosigkeit der Menschen bestellt ist, die unberechtigt und unverschuldet in die Mühlen der Verkehrsbetriebe geraten. In den letzten Monaten und Wochen

ist die Zahl dieser Berichte drastisch angestiegen – es sind keine Einzelfälle mehr. Betroffen sind insbesondere Neukunden, Ortsfremde, Senioren, Kinder und – die besten Kunden des öffentlichen Verkehrs: Zeitkarteninhaber, wenn sie über den Geltungsbereich ihrer Monatskarte hinaus fahren wollen. Sogar Inhaber der Bahncard 100 sind darunter – die DB ist nämlich nicht in der Lage, präzise anzugeben, wo die teuerste deutsche Fahrkarte gilt und wo nicht.

Unternehmen völlig erstaunt

Dass etwas gegen Schwarzfahrer getan werden muss, steht außer Zweifel. Aber dass ehrliche Fahrgäste Schutz verdienen, sollte für die Verkehrsunternehmen in Deutschland genauso selbstverständlich sein.

Aber dass die Führung von Schwarzfahrerkarteien eine völlig neue datenschutzrechtliche Problematik aufwirft, scheint denen, die ein verdoppeltes „Erhöhtes Beförderungsentgelt“ fordern, völlig fremd zu sein. Das lassen jedenfalls die ersten Reaktionen aus VDV-Kreisen erkennen.

Zwar finden die Praktiken der DB, der BVG und einiger anderer Unternehmen keineswegs ungeteilte Zustimmung – aber bisher ist nicht zu sehen, dass der VDV die Praktiken seiner Mitglieder in geordnete Bahnen lenkt. Für fast alle anderen Bereiche hat der VDV Richtlinien entwickelt. Richtlinien über Vertrieb, Fahrscheinkontrollen, Ausbildung von Kontrolleuren, Vorhaltung einer Hotline zur Klärung von Zweifelsfällen und die Nachbearbeitung solcher Fälle sind hingegen unbekannt. Der Fahrgast ist zwar vom VDV als Kunde entdeckt worden, den man umwirbt, aber noch nicht als Träger von Bürgerrechten, die zu achten sind und die auch nicht für die Verfolgung von wirklichen Schwarzfahrern außer Kraft gesetzt werden dürfen. PRO BAHN hat dem VDV Gespräche darüber angeboten, unter welchen Voraussetzungen der Fahrgastverband einer Erhöhung des „Erhöhten Beförderungsentgelts“ näher treten kann. Es sind die, die hier schon genannt worden sind – es sind sicher keine unangemessenen Forderungen.

Die PRO BAHN-Pressemitteilungen zum Erhöhten Beförderungsentgelt und das Schreiben an den VDV finden Sie unter www.fahrgast-rechte.de > Aktuell 2007.