

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Schmidt, Tabea Rößner, Matthias Gastel, Canan Bayram, Katharina Dröge, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Annalena Baerbock, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Monika Lazar, Steffi Lemke, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Abwicklung erhöhter Beförderungsentgelte bei der Deutschen Bahn AG

Im Jahr 2018 verzeichnete die Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS) 210.465 Fälle von Beförderungserschleichung (vgl. Website des Bundeskriminalamts – BKA, PKS Grundtabelle Tabelle 01, erstellt am 29. Januar 2019, Zeile A 494 www.bka.de/DE/AktuelleInformationen/StatistikenLagebilder/PolizeilicheKriminalstatistik/PKS2018/Standardtabellen/standardtabellenFaelle.html – zuletzt abgerufen am 1. August 2019), wobei die Zahlen für alle Bahnverkehrsunternehmen weit höher liegen. Weitaus mehr Menschen werden zur Zahlung des erhöhten Beförderungsentgelts aufgefordert, weil sie bei Kontrollen keinen gültigen Fahrschein nachweisen können. So verzeichnete der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) auch 2018 ca. 3,5 Prozent Schwarzfahrerinnen und Schwarzfahrer bei allen Bahnverkehrsunternehmen im gesamten Bundesgebiet (vgl. Presseinformation des VDV vom 7. November 2018, www.vdv.de/181107-pm-schwarzfahren-richterbund.pdf – zuletzt abgerufen am 1. August 2019).

Viele dieser Fälle werden von Inkassounternehmen oder Rechtsanwälten übernommen, wodurch Mehrkosten für die Bürgerinnen und Bürger entstehen können. Dies geschieht nach Kenntnis der Fragesteller meist in einem sehr engen Zeitrahmen, was es den Betroffenen erschwert, zu reagieren.

Nach Auffassung der Fragesteller wurden die Ziele des Gesetzes gegen unseriöse Geschäftspraktiken aus dem Jahr 2013 (BGBl. I 2013, Seite 3714) im Bereich des Inkassos verpasst. So berechtigt die Nachforderungen von nicht gezahlten Beförderungsentgelten sind, so wichtig wäre auch eine Nachbesserung in diesem Bereich, um die Verbraucherinnen und Verbraucher vor überhöhten Kosten zu bewahren. Daher sollte die Höhe der erstattungsfähigen Inkassokosten weiter begrenzt und die Aufsicht über Inkassounternehmen vereinheitlicht und verbessert werden (vgl. Antrag „Unseriöses und überteuertes Inkasso eindämmen“, Bundestagsdrucksache 19/6009 v. 26. November 2018) Denn gerade große Unternehmen wie die Deutsche Bahn, welche jährlich mehrere Tausend dieser vielfach sehr ähnlichen Inkassoverfahren anstrengen, sollten nach Auffassung der Fragesteller beim Umgang mit ihren Kundinnen und Kunden verbraucherinnen- und verbraucherfreundlich agieren, damit der entstandene Schaden schnell und unbürokratisch beglichen werden kann.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich die Zahl der Nutzer der Deutschen Bahn, die zur Zahlung eines erhöhten Beförderungsentgelts (im Folgenden „Schwarzfahrerinnen und Schwarzfahrer“) aufgefordert wurden, in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte pro Jahr nominal und prozentual zu allen Nutzerinnen und Nutzern bzw. zu allen kontrollierten Nutzerinnen und Nutzern angeben, und zusätzlich nach Tochterunternehmen der Bahn aufschlüsseln)?
2. Wie viele der Schwarzfahrerinnen und Schwarzfahrer konnten in diesem Zeitraum nachträglich einen gültigen Fahrschein nachweisen oder glaubhaft machen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
3. Beträgt die Zahlungsfrist (Fälligkeit) für erhöhte Beförderungsentgelte bei der Deutschen Bahn AG einheitlich 14 Tage (so etwa bei der Deutschen Bahn AG zugehörigen S-Bahn Berlin GmbH, vgl. <https://sbahn.berlin/tickets/vbb-tarif-erklaert/fahrscheinkontrolle/> – abgerufen am 1. August 2019), und falls nein, welche anderslautenden Fristen verwendet die Deutsche Bahn AG auch, und warum?
4. In wie vielen Fällen haben die Schwarzfahrerinnen und Schwarzfahrer das erhöhte Beförderungsentgelt nicht innerhalb der Fristsetzung bezahlt (bitte für die letzten fünf Jahre aufschlüsseln)?
5. In wie vielen Fällen, bei denen die Schwarzfahrerinnen und Schwarzfahrer das erhöhte Beförderungsentgelt nicht innerhalb der Fristsetzung bezahlt haben, hat die Deutsche Bahn AG
 - a) nicht gemahnt,
 - b) einfach gemahnt;
 - c) mehrfach gemahnt,bevor das erhöhte Zahlungsentgelt bezahlt wurde oder weitere Schritte veranlasst wurden (bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?
6. Ab wann betrachtet die Deutsche Bahn AG Schwarzfahrerinnen und Schwarzfahrer mit der Zahlung des erhöhten Beförderungsentgelts in Verzug?
 - a) Durch welche Maßnahmen stellt die Deutsche Bahn AG sicher, dass der Schuldner gemäß § 286 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) in Verzug gerät?
 - b) Inwiefern und ggf. warum vertritt die Deutsche Bahn AG die Auffassung, dass bei Bahnkunden, die das erhöhte Beförderungsentgelt bezahlen müssen, eine Mahnung nach § 286 Absatz 2 Nummer 1 BGB entbehrlich ist?
 - c) Werden Schwarzfahrerinnen und Schwarzfahrer in der Aufforderung zur Entrichtung des erhöhten Beförderungsentgelts bzw. durch Zahlungskarten oder anderweitig im Sinne des § 286 Absatz 3 BGB darauf hingewiesen, dass sie in Verzug geraten, wenn sie nicht innerhalb von 30 Tagen nach Fälligkeit und Zugang einer Rechnung oder gleichwertigen Zahlungsaufstellung leisten?
7. In wie vielen Fällen hat die Deutsche Bahn AG Inkassounternehmen beauftragt, um das erhöhte Beförderungsentgelt einzufordern (bitte für die letzten fünf Jahre aufschlüsseln)?
8. In wie vielen Fällen hat die Deutsche Bahn AG Inkassounternehmen beauftragt, um das erhöhte Beförderungsentgelt einzufordern, ohne vorher selbst eine Zahlungserinnerung oder Mahnung zu versenden (bitte für die letzten fünf Jahre aufschlüsseln)?

9. Nach wie vielen Tagen nach der Aufforderung zur Zahlung des erhöhten Beförderungsentgelts wurden Inkassounternehmen frühestens beauftragt, um das erhöhte Beförderungsentgelt einzufordern, und wurde diese Beauftragung ggf. vor oder nach Ablauf einer in der Zahlungsaufforderung oder Mahnung gesetzten Zahlungsfrist vorgenommen (bitte für die letzten fünf Jahre aufschlüsseln)?
10. In wie vielen Fällen hat die Deutsche Bahn AG eine Rechtsanwaltskanzlei beauftragt, um das erhöhte Beförderungsentgelt einzufordern (bitte für die letzten fünf Jahre aufschlüsseln)?
11. In wie vielen Fällen hat die Deutsche Bahn AG eine Rechtsanwaltskanzlei beauftragt, um das erhöhte Beförderungsentgelt einzufordern, ohne vorher selbst eine Zahlungserinnerung oder Mahnung zu versenden (bitte für die letzten fünf Jahre aufschlüsseln)?
12. Nach wie vielen Tagen nach der Aufforderung zur Zahlung des erhöhten Beförderungsentgelts wurde eine Rechtsanwaltskanzlei frühestens beauftragt, um das erhöhte Beförderungsentgelt einzufordern, und wurde diese Beauftragung ggf. vor oder nach Ablauf einer in der Zahlungsaufforderung oder Mahnung gesetzten Zahlungsfrist vorgenommen (bitte für die letzten fünf Jahre aufschlüsseln)?
13. In wie vielen Fällen hat die Deutsche Bahn AG sowohl ein Inkassounternehmen als auch eine Rechtsanwaltskanzlei beauftragt, um das erhöhte Beförderungsentgelt einzufordern (bitte für die letzten fünf Jahre aufschlüsseln)?
14. In wie vielen Fällen hat die Deutsche Bahn AG sowohl ein Inkassounternehmen als auch eine Rechtsanwaltskanzlei beauftragt, um das erhöhte Beförderungsentgelt einzufordern, ohne vorher selbst eine Zahlungserinnerung oder Mahnung zu versenden (bitte für die letzten fünf Jahre aufschlüsseln)?
15. Nach wie vielen Tagen nach der Aufforderung zur Zahlung des erhöhten Beförderungsentgelts wurde sowohl ein Inkassounternehmen als auch eine Rechtsanwaltskanzlei frühestens beauftragt, um das erhöhte Beförderungsentgelt einzufordern, und wurden diese Beauftragungen ggf. vor oder nach Ablauf einer in der Zahlungsaufforderung oder Mahnung gesetzten Zahlungsfrist vorgenommen (bitte für die letzten fünf Jahre aufschlüsseln)?
16. Mit wie vielen Inkassounternehmen und mit wie vielen Rechtsanwaltskanzleien arbeitet die Deutsche Bahn AG üblicherweise zusammen, um das erhöhte Beförderungsentgelt einzufordern?
17. a) An welches Inkassounternehmen wurden die meisten Fälle zur Einforderung des erhöhten Beförderungsentgelts weitergegeben?
b) Wie viele Fälle waren das?
c) Gibt es eine Rahmenvereinbarung bzw. vertragliche Grundlage für die Zusammenarbeit, und falls ja, welchen wesentlichen Inhalt hat diese?
d) Inwiefern ist zwischen Deutscher Bahn AG und dem Inkassounternehmen festgelegt, dass die Inkassokosten unter der ohne gesonderten Begründungsaufwand maximal möglichen 1,3er-Gebühr gemäß Nummer 2300 des Vergütungsverzeichnisses des Rechtsanwaltsvergütungsgesetzes (VV RVG) liegen soll, und falls ja, auf welche Summe sind die zusätzlichen Inkassokosten bei einem Fall ohne zusätzlichen Aufwand und beim erstmaligen Anschreiben beschränkt?

- e) Inwiefern und zu welchen Konditionen gibt die Deutsche Bahn AG die Beitreibung einer Forderung eines erhöhten Beförderungsentgelts ab?
18. Inwiefern wurde das Inkassomanagement der Bahn öffentlich ausgeschrieben, wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis?
19. An welche Rechtsanwaltskanzlei wurden die meisten Fälle zur Einforderung des erhöhten Beförderungsentgelts weitergegeben?
- a) Wie viele Fälle waren das?
- b) Existiert eine Rahmenvereinbarung bzw. vertragliche Grundlage für die Zusammenarbeit, und falls ja, wie lautet diese?
- c) Inwiefern und zu welchen Konditionen gibt die Deutsche Bahn AG die Forderung eines erhöhten Beförderungsentgelts ab?
- d) Wie stellt die Deutsche Bahn sicher, dass es nicht zu einer parallelen Beauftragung eines Inkassounternehmens und einer Rechtsanwaltskanzlei kommt?
- Falls es zur parallelen Beauftragung kommt, wie wird sichergestellt, dass nur Ausgaben für solche Tätigkeiten dem Verbraucher bzw. der Verbraucherin in Rechnung gestellt werden, die die Anwaltskanzlei zusätzlich im Vergleich zum Inkassounternehmen ausführt und die auch inhaltlich geboten sind?
20. Liegen bei der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, warum die Deutsche Bahn überhaupt externe Dienstleister mit ihrem Inkassomanagement beauftragt, und diese Tätigkeiten nicht – auch unter Schadensminderungsaspekten – durch eigenes juristisch geschultes Personal („Schadensabteilung“) erledigen lässt?
- a) Wenn ja, warum erfolgt die externe Beauftragung?
- b) Wenn nein, warum liegen die Erkenntnisse nicht vor?
21. In wie vielen Fällen hat die Deutsche Bahn AG in den letzten fünf Jahren Strafanzeigen wegen Schwarzfahrens gemäß § 265 a des Strafgesetzbuchs – StGB – (Erschleichen von Leistungen) gestellt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
- a) Mit welchem Ergebnis (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
- b) Welche Kriterien führen regelmäßig zu Strafanzeigen, z. B. bestimmte Anzahl der Leistungerschleichung in bestimmter Zeit o. Ä.?

Berlin, den 23. August 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion