



**Ass. jur. Kirsten Bock**

info@kirsten-bock.de  
www.kirsten-bock.de

**Deutscher Bundestag**  
**Ausschuss für Inneres und Heimat**  
**Platz der Republik 1**  
**11011 Berlin**  
Per E-Mail an: [innenausschuss@bundestag.de](mailto:innenausschuss@bundestag.de)

14. Juni 2020

**Sachverständige Stellungnahme**  
zur „Einführung eines Pflichtabgleichs von Bordkarte mit einem Identitätsdokument beim  
Boarding“

Vorgelegt zur Anhörung des Ausschusses für Inneres und Heimat des Deutschen  
Bundestages am 15. Juni 2020 in Berlin

### **A. Vorbemerkung**

Der Ausschuss für Inneres und Heimat des Deutschen Bundestages bittet um eine Stellungnahme, ob ein „Pflichtabgleich[s] von Bordkarte mit einem Identitätsdokument beim Boarding“ geregelt werden sollte. Die Frage geht zurück auf eine Bundesratsinitiative des Landes Niedersachsen (BR Drs. 321/18).

Diese Stellungnahme befasst sich mit den datenschutzrechtlichen Fragestellungen der Einführung eines Pflichtabgleichs der Bordkarte mit einem Identitätsdokument (im Folgenden „Abgleich“) beim Besteigen eines Flugzeugs. Es wird die datenschutzrechtliche Erforderlichkeit des Pflichtabgleichs geprüft und die Frage, durch wen diese Prüfung stattfinden kann, erörtert. Es wird zwischen Reisen in Schengen- und in Nicht-Schengen-Länder unterschieden.

Bislang besteht keine rechtliche Regelung, die einen Pflichtabgleich der Bordkarte mit einem Identitätsdokument direkt beim Besteigen eines Flugzeugs, sog. Boarding, vorsieht. Es wird daher nicht überprüft, ob die Identität der einsteigenden Person mit den Informationen auf der Bordkarte übereinstimmt. Dies kann einerseits zur Folge haben, dass Daten von Personen, die sich an Bord eines Flugzeuges befinden, nach dem Boarding nicht gem. § 2 Abs. 5 Nr. 2 Fluggastdatengesetz (FlugDaG) an die deutsche Fluggastdatenzentralstelle beim Bundeskriminalamt übermittelt werden und insoweit auch nicht bekannt wird, wer sich an Bord des Flugzeuges aufhält. Andererseits können Daten übermittelt werden, die unrichtig sind.

### **B. Örtliche Verhältnisse und Abläufe**

Der Ablauf der Kontrollen am Flughafen für Passagiere ist uneinheitlich. Zum einen ist er abhängig von der Art und Weise des Abrufs der Bordkarte, zum anderen von den räumlichen Gegebenheiten.

Wird die Bordkarte von der Fluggesellschaft beim Einchecken am Schalter außerhalb des Sicherheitsbereichs erstellt, erfolgt hier in der Regel ein Abgleich mit einem Identitätsdokument. Gelegentlich reicht bei Reisen im Schengen-Raum auch die Vorlage einer Vielfliegerkarte oder eines selbst ausgedruckten oder von einem Reisebüro

ausgestellten Flugscheins zum Erhalt einer Bordkarte am Schalter oder beim Einchecken von Gepäckstücken. Ebenso verhält es sich bei Buchungen oder Umbuchungen innerhalb des Sicherheitsbereichs an den Schaltern der Fluggesellschaften.

Im elektronischen Verfahren stellt der Scan eines Identitätsdokuments eine Möglichkeit des Nachweises der Berechtigung zum Erhalt einer Bordkarte dar. Das Verfahren unterscheidet sich von Fluggesellschaft zu Fluggesellschaft. Dies trifft auch auf die Kontrolle der Bordkarte beim Boarding zu. So gleichen bspw. Mitarbeiter\*innen von Brussels Airlines Identitätsdokumente beim Boarding in Hamburg mit der Bordkarte ab.

Allen Flughäfen gemeinsam ist die Trennung der Boardingbereiche für Flugreisen in den Schengen- und in den Nicht-Schengen-Raum. Für den Schengen-Raum besteht Freizügigkeit. Eine Passkontrolle findet für Reisende im Schengen-Raum nicht statt. Die Abflugbereiche für den Nicht-Schengen Raum können nur nach einer Passkontrolle betreten werden. Ein Abgleich des Identitätsausweises mit der Bordkarte bei der Passkontrolle ist nicht gesetzlich geregelt und findet daher nicht statt. Beim Boarding wird in der Regel die Bordkarte durch die Fluggesellschaft eingescannt und die Namen der Fluggäste an Board der Maschine an die Fluggastdatenzentralstelle übermittelt.

### **C. Datenschutzrechtliche Einordnung**

Ein Abgleich der Bordkarte mit einem Identitätsdokument beim Boarding muss datenschutzrechtlich gerechtfertigt sein. Dies setzt voraus, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten auf einer Rechtsgrundlage beruht, die nicht unverhältnismäßig in die Rechte und Freiheiten der betroffenen Personen, insbesondere nicht unverhältnismäßig in ihr Recht auf Datenschutz eingreift.

#### **I. Sachlicher Anwendungsbereich des Datenschutzrechts**

Ein **Abgleich** von Informationen zwischen Bordkarte und Identitätsausweis kann nur im Hinblick auf einen Vergleich der Daten erfolgen, die auf beiden Dokumenten vermerkt sind. Auf der Bordkarte *und* einem Identitätsausweis sind der Vor- und Nachname des Fluggastes, mithin personenbezogene Daten, vermerkt. Allein diese Informationen stehen für den Abgleich der Dokumente zur Verfügung. Auf der Bordkarte finden sich keine Informationen zum Geburtsdatum. Auf dem Identitätsausweis sind keine Informationen zum Flug vermerkt.

Eine Ausnahme bilden Visa bei visapflichtigen Reisen. Der Identitätsausweis enthält weitere biometrische Daten, insbesondere ein Foto. Ein solches ist zwar auf der Bordkarte nicht enthalten, aber ein Abgleich kann durch Inaugenscheinnahme der Person, die die Bordkarte zum Abgleich vorlegt, erfolgen. Inwieweit auch ein Abgleich des Fotos mit der Person erfolgen soll, lässt sich aus der Fragestellung nicht entnehmen, ist aber anzunehmen.

Der Abgleich kann automatisiert oder analog durch Inaugenscheinnahme und Lesen erfolgen. Beide Vorgänge sind im datenschutzrechtlichen Sinne Verarbeitungen personenbezogener Daten, nämlich des Namens und des Lichtbildes. Eine „Verarbeitung“ liegt in den von Art. 4 Nr. 2 DSGVO beispielhaft beschriebenen Fällen vor, die jedoch nicht abschließend sind. Danach handelt es sich um eine „Verarbeitung“ bei

*„jede[m] mit oder ohne Hilfe automatisierter Verfahren ausgeführten Vorgang oder jede[r] solche[n] Vorgangsreihe im Zusammenhang mit personenbezogenen Daten wie das Erheben, das Erfassen, die Organisation, das Ordnen, die Speicherung, die Anpassung oder Veränderung, das Auslesen, das Abfragen, die Verwendung, die Offenlegung durch Übermittlung, Verbreitung oder eine andere Form der Bereitstellung, den Abgleich oder die Verknüpfung, die Einschränkung, das Löschen oder die Vernichtung;“*

*(Hervorhebungen hinzugefügt)*

Maßgeblich ist, dass es sich um einen Vorgang oder eine Vorgangsreihe im Zusammenhang mit personenbezogenen Daten handelt, die mit oder ohne Hilfe automatisierter Verfahren ausgeführt wird. Beim Abgleich der Dokumente und der Person handelt es sich zumindest um einen der Beispielsfälle, mithin um einen Vorgang. Hervorzuheben ist, dass auch eine Inaugenscheinnahme als analoger Abgleichvorgang ein Verfahren bzw. Bestandteil eines datenschutzrechtlich relevanten Verfahrens, des Boarding, ist und es sich bei den zu vergleichenden Informationen unzweifelhaft um Daten aus Dateisystemen handelt.

## II. Materielle Grundlagen und verantwortliche Stellen

Eine Verarbeitung personenbezogener Daten stellt stets einen Eingriff die Rechte und Freiheiten der betroffenen Personen dar und bedarf daher einer Rechtsgrundlage, die den Anforderungen der Verhältnismäßigkeit entsprechen muss. Die **Rechtsgrundlagen** und ihre Anforderungen richten sich nach den für die Verarbeitung verantwortlichen Stellen und den Zwecken der Verarbeitung. Eine Verarbeitung muss für den angestrebten Zweck erforderlich sein.

## 1. Luftfahrtsicherheitsbehörden

Das **Luftfahrtsicherheitsgesetz** (LuftSiG) als mögliche spezialgesetzliche Regelung dient gem. § 1 dem Zweck vor Angriffen auf die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen, Sabotageakten und terroristischen Anschlägen zu schützen. Es gibt der Luftsicherheitsbehörde die Aufgabe, Angriffe auf die Sicherheit des Luftverkehrs im Sinne des § 1 abzuwehren. Eine ausdrückliche Rechtsgrundlage gem. Art. 6 Abs. 1 S. 1 lit. c DSGVO, welche den Anforderungen des Art. 6 Abs. 3 S. 1 lit. b und S. 2 DSGVO zur Durchführung eines Abgleichs beim Boarding genügt, ist dort nicht enthalten. Insbesondere lässt sich auch aus der Aufgabe der Luftsicherheitsbehörde keine solche Befugnis ableiten, denn diese bezieht sich weder auf einen Abgleich noch auf eine Identitätsfeststellung der Fluggäste. Vielmehr geht es um die Sicherheit des Flugverkehrs. Dafür spricht auch, dass das Luftfahrtsicherheitsgesetz weder die zu vergleichenden Datenkategorien regelt noch Speicherdauer und Folgeprozesse, insbesondere den Umgang mit Divergenzen. Vielmehr sieht das LuftSiG in § 6 vor

*„Die Befugnis zur Verarbeitung personenbezogener Daten richtet sich nach den für die Luftsicherheitsbehörden geltenden Vorschriften des Bundes- oder Landesrechts, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt.“*

Aber selbst wenn man die Befugnis zum Abgleich als in deren Aufgabenbereich einordnen würde, würde die Regelung aufgrund ihrer Unbestimmtheit an den Anforderungen an das mitgliedstaatliche Recht aus Art. 6 Abs. 2 und 3 DSGVO scheitern.

## 2. Luftfahrtunternehmen

Auch für die Luftfahrtunternehmen kann ein Abgleich bislang nicht auf eine **gesetzliche Rechtsgrundlage** i.S.v. Art. 6 Abs.1 S. 1 lit. c DSGVO gestützt werden.

Es könnte auch kein freiwilliger Abgleich auf einer **vertraglichen Rechtsgrundlage** i.S.v. Art. 6 Abs.1 S. 1 lit. b DSGVO erfolgen. Zwar besteht zwischen dem Fluggast und der Fluggesellschaft ein Beförderungsvertrag, jedoch setzt diese Rechtsgrundlage voraus, dass der Abgleich für die Vertragserfüllung erforderlich ist. Der Europäische Datenschutzausschuss (EDSA) legt für die Erforderlichkeit der Verarbeitung zur Vertragserfüllung in seiner Stellungnahme 2/2019 enge Maßstäbe an. Danach muss die

Verarbeitung für die Vertragserfüllung objektiv erforderlich sein. Dies ist beim Abgleich nicht der Fall. Zweck des Vertrages ist die Beförderung. Nur diesem Zweck unmittelbar dienende Verarbeitungen können auf diese Rechtsgrundlage gestützt werden. Da der zwischen Fluggast und Luftfahrtunternehmen abgeschlossene Beförderungsvertrag auch dann erfüllt werden kann, wenn der Abgleich nicht erfolgt, ist die Verarbeitung nicht zur Vertragserfüllung erforderlich. Dies wäre nur dann nicht der Fall, wenn eine gesetzliche Regelung das Luftfahrtunternehmen zu dem Abgleich verpflichtet.

Zwar handelt es sich um personalisierte Verträge, die Leistungserbringung selbst, die Beförderung, hängt aber nicht von der Identitätsprüfung der Person ab. Nun könnte im Rahmen einer weiten Auslegung vertreten werden, dass die Sicherstellung, dass auch nur vertraglich Berechtigte die Hauptleistung erhalten sollen, unter Art. 6 Abs. 1 S. 1 lit b DSGVO fallen könnte, jedoch erfolgt die Personalisierung auf gesetzlicher Grundlage. Für die Beförderung selbst kommt es gerade nicht auf die Identität an. Zudem machen selbst die Luftfahrtunternehmen eine Erforderlichkeit des Abgleichs für die Beförderung nicht geltend.

Insofern ist davon auszugehen, dass auch kein generelles **berechtigtes Interesse** i.S.d. Art. 6 Abs. 1 S. 1 lit. f DSGVO für einen freiwilligen Abgleich durch das Luftfahrtunternehmen beim Boarding besteht. Dies setzt voraus, dass

„die Verarbeitung ... zur Wahrung der berechtigten Interessen des Verantwortlichen oder eines Dritten erforderlich [ist], sofern nicht die Interessen oder Grundrechte und Grundfreiheiten der betroffenen Person, die den Schutz personenbezogener Daten erfordern, überwiegen, insbesondere dann, wenn es sich bei der betroffenen Person um ein Kind handelt.“

Ein solches berechtigtes Interesse kann sich für ein Luftfahrtunternehmen in Einzelfällen ergeben, etwa wenn Sitzplätze doppelt vergeben wurden.

### 3. Änderung des Luftfahrtsicherheitsgesetzes

Ausgehend von der Vorlage BR 321/18 wird eine Änderung des Luftfahrtsicherheitsgesetzes erwogen, die den Luftfahrtunternehmen eine Pflicht zum Abgleich auferlegt. Eine solche Regelung darf nicht unverhältnismäßig in das Grundrecht auf Datenschutz gem. Art. 8 EU GRCh eingreifen.

Hier bleibt zunächst unklar, welchem **Zweck** die konkrete Änderung dienen soll. Das LuftSiG dient dem Zweck vor **Angriffen auf die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs**, insbesondere vor Flugzeugentführungen, Sabotageakten und terroristischen Anschlägen zu schützen.

Die **Erkennung von Terroristen und Kriminellen**, die eine Gefahr für die Luftverkehrssicherheit darstellen könnten, kann mit einem bloßen Abgleich nicht erreicht werden. Dafür müsste die tatsächliche Identität der Fluggäste festgestellt werden. Eine solche Identitätsprüfung erfordert eine Überprüfung der Echtheit der Ausweisdokumente, die jedoch von den Luftfahrtunternehmen nicht geleistet werden kann. Der Abgleich ist insofern zur Erkennung und Nachverfolgung von Terroristen und Kriminellen wenig geeignet. Zwar stellen die Beschaffung und Ausfertigung hinreichend echt aussehender Dokumente eine gewisse Hürde dar, doch ist diese gerade im Bereich des Terrorismus und der organisierten Kriminalität nicht extrem hoch.

Mit einem elektronischen, analogen oder biometrischen Abgleich kann ermittelt werden, ob **Divergenzen** zwischen dem angegebenen Namen und dem Ausweisdokument bestehen und ob der Fluggast hinreichende Ähnlichkeit mit der auf dem Lichtbild abgebildeten Person hat. Die Feststellung von Divergenzen ist aber für sich genommen weder ein Mittel, die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs zu erhöhen, noch stellt eine Divergenz eine Gefahr für die Luftsicherheit dar. Ein Abgleich ist schon insofern ein ungeeignetes Mittel. Etwas anderes kann sich nur ergeben, wenn die Folgen des Abgleichs geregelt werden, die den Zweck des LuftSiG fördern. Werden Korrekturen, an den Daten, die an die Fluggastdatencentralstelle übermittelt werden, vorgenommen, so mag dies zwar die Korrektheit der Daten fördern, nicht aber die Zwecke des LuftSiG. Auch würden solche Korrekturen nicht im Interesse der Fluggäste erfolgen, da jede Abweichung, möge sie z.B. durch die Unachtsamkeit eines Reisebüros zustande gekommen sein, die betroffene Person „verdächtig“ erscheinen lassen. Es besteht insoweit die Gefahr, dass die Daten, soweit sie für **polizeiliche Ermittlungen** weiterverwendet werden sollen, zusätzliche „false positive“-Meldungen erzeugen, Ressourcen binden und damit gerade keinen Sicherheitsgewinn darstellen.

Gerade die in der Drs. 321/18 aufgeführten polizeilichen Zwecke, bei Kenntnis der Identität der Fluggäste Reisewege „frühzeitig“ zu erkennen oder im Nachhinein „nachvollziehen“ zu können, dienen nicht konkret der Sicherheit des Luftverkehrs, sondern der Verfolgung von

Straftätern. Dies jedoch ist nicht Aufgabe der Luftfahrtgesellschaften, sondern der Strafverfolgungsbehörden. Es mag sein, dass der Abgleich eine gewisse abschreckende Wirkung hätte, aber auch diese würde nicht der Abwehr von Gefahren für die Luftsicherheit dienen.

Eine Kontrolle von Ausweispapieren, die den Zwecken der Strafverfolgung und Terrorabwehr dienen kann, findet im Bereich der Reisen in Nicht-Schengen Länder statt. Im Bereich der Schengen-Länder würde eine Identitätskontrolle der Freizügigkeit im Reisverkehr entgegenstehen. Insofern ist eine solche Vorschrift auch in den europäischen Vorschriften nicht vorgesehen.

Selbst wenn ein Abgleich von Bordkarte und Identitätsdokument als zur Gefahrenabwehr in der Luftsicherheit förderlich und damit als geeignet betrachtet werden würde, wäre die Maßnahme nicht angemessen. Der Abgleich und damit die Kontrolle aller Reisenden, insbesondere innerhalb des Schengen-Raums, steht nicht im Verhältnis zu den möglichen Zwecken.

Für Reisende aus dem Schengen-Raum hinaus findet eine Überprüfung der Identität statt. Der Umstand unter welchem Namen sie konkret reisen, stellt - für sich genommen - keine zusätzliche Gefährdung für die Luftsicherheit dar, zumal auch der Alias im Rahmen der Buchung und Übermittlung an die Fluggastdatencentralstelle den Strafverfolgungsbehörden bekannt wird. Dies rechtfertigt keine zusätzliche Kontrolle oder Validierung bestehender Fluggastdaten aller Reisenden, in deren Rechte schon durch die erstmalige Erhebung in erheblichem Maße eingegriffen wird. Zudem würde die eigentliche Auswertung der Divergenz erst im Nachgang des Fluges vorgenommen werden.

Erfolgt der Abgleich elektronisch, resultiert daraus eine zusätzliche Vorratsdatenspeicherung. Denn in diesem Fall würden nicht nur die divergenten Daten, sondern die Daten aller Fluggäste erfasst, ohne dass damit ein zusätzlicher Gewinn für die Luftfahrtsicherheit einherginge.

Für Fluggastreisende innerhalb des Schengen-Raums bedeutet der Abgleich einen erheblichen Eingriff in ihr Recht auf Freizügigkeit. Danach hat jede Unionsbürger\*in grundsätzlich das Recht, sich in der Europäischen Union frei zu bewegen, in jeden anderen

Mitgliedstaat einzureisen und sich dort aufzuhalten. Dieses Recht ist in Artikel 21 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) garantiert. Eine anlasslose Kontrolle und Verarbeitung personenbezogener Daten der Betroffenen schränkt diese Freiheit ein. Wer bei der Reise kontrolliert wird, wird möglicherweise sein Verhalten nicht nach dem eigenen Willen ausrichten und sich unter den Bedingungen der Kontrolle nicht frei entfalten können.

Im Hinblick auf die **Intensität des Eingriffs** ist bei einem Vergleich zwischen einer polizeilichen Identitätsprüfung oder eines elektronischen Verfahrens und eines Plausibilitätsabgleichs durch das Luftfahrtunternehmen zu berücksichtigen, dass die Inaugenscheinnahme eine flüchtige Verarbeitung darstellt, die zunächst zu keiner Perpetuierung (Speicherung) außerhalb des menschlichen Gedächtnisses führt. Im Hinblick auf die Vielzahl durchzuführender Kontrollen dürfte dies zu vernachlässigen sein. Dieses Verfahren stellt einen vergleichsweise geringeren Eingriff dar.

Bei einem automatisierten Abgleich hängt das Verfahren vom Design des Prozesses ab. Dabei ist gem. Art. 25 Abs. 1 DSGVO der Grundsatz der Datensparsamkeit gem. Art. 5 Abs. 1 lit. c DSGVO in das Verfahren zu integrieren. Das bedeutet z.B., dass das Ergebnis bei Übereinstimmung der Dokumente sofort zu überschreiben ist, um es zu löschen. Eine weitere Speicherung der Ausweisdaten oder des Ergebnisses des Abgleichs ist nicht erforderlich. Das Ergebnis des Abgleichs würde durch Nichtänderung des Scan-Ergebnisses der Bordkarte implizit festgehalten.

### III. Prüfung von Identitätsdokumenten als hoheitliche Aufgabe

Bei Divergenzen könnten die Luftfahrtgesellschaften verpflichtet werden, eine **Identitätskontrolle durch die Polizei** beim Boarding durchführen zu lassen. Allerdings würde diese Überprüfung zum letztmöglichen Zeitpunkt stattfinden und praktisch zu großen Ablaufverzögerungen im Flugverkehr führen. Zudem werden verspätete Transitreisende und Reisende erster Klasse oftmals direkt zum Flugzeug transportiert, so dass eine Identitätskontrolle durch die Polizei dann entweder auf dem Fluggelände stattfinden müsste oder das Boarding weiter verzögern würde.

Auch bei Hinzuziehung der Polizei müsste die Verarbeitung der personenbezogenen Daten bei Feststellung einer Divergenz gesetzlich geregelt werden. Es darf dabei nicht im Unklaren bleiben, welche Folgen welche Abweichungen und welche Folgen die dabei entstandenen Fehler haben. Insbesondere ist festzulegen, wer bei Fehlern im Rahmen der Feststellung von Divergenzen und im Folgeverfahren für die Korrektur und mögliche Schäden einzustehen hat.

#### IV. Abschließendes Statement

Die vom Gesetzgeber verfolgten Zwecke der Verarbeitung im Rahmen eines Pflichtabgleichs zwischen Bordkarte mit einem Identitätsdokument sind unklar. Ein Abgleich ist zur Verfolgung der Zwecke der Luftsicherheit ungeeignet, weil der Abgleich, wird er durch das Luftfahrtunternehmen durchgeführt, kaum Aussagekraft hat und für die Sicherheit des Luftverkehrs irrelevant ist. Auch die Feststellung der Identität eines Fluggastes im Rahmen eines Pflichtabgleiches durch die Polizei erhöht nicht die Sicherheit des Luftverkehrs. Die Verarbeitung personenbezogener Daten ist daher zu den Zwecken der Luftsicherheit nicht geeignet und damit datenschutzrechtlich nicht erforderlich.

Soweit der Pflichtabgleich die Richtigkeit der sog. Passenger Name Records (PNR) dienen soll, wird dieser Zweck nicht deutlich. Letztlich handelt es sich bei einem solchen Pflichtabgleich, insbesondere wenn er digital stattfindet, um eine Vorratsdatenspeicherung zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität und des Terrorismus ohne konkreten Bezug zu einer Gefährdung der Luftsicherheit. Dieser wird daher – wenn überhaupt – nur mittelbar gedient. Der eigentliche Datenabgleich erfolgt zudem erst nach Abschluss des Boarding durch die Übermittlung an die Fluggastdatenzentralstelle und damit zu einem Zeitpunkt, der sich auf die Sicherheit der an Bord befindlichen Fluggäste nicht mehr auswirkt. Vielmehr können auch unbescholtene Fluggäste in das Fadenkreuz der Ermittler\*innen geraten, wenn durch Fehler bei der Buchung, etwa durch ein Reisebüro oder durch automatisierte Anpassungen von Sonderzeichen, Differenzen zwischen den Angaben im Ausweisdokument und den Buchungsdaten entstehen. Der Heuhaufen, in dem die Ermittler suchen, wird dadurch nicht etwa kleiner, sondern größer. Eine solide Observationsarbeit wird dadurch nicht maßgeblich unterstützt. Die Airlines selbst haben kein Interesse an einer zusätzlichen Überprüfung, wie sie selbst angeben. Sie sehen ihre vertragliche Pflicht in der Beförderung.

Diese Leistungsverpflichtung können sie auch ohne Identitätsfeststellung erledigen. Für Letztere fehlt ihnen, neben einer datenschutzrechtlichen Rechtsgrundlage, auch die Kompetenz. Nichtsdestotrotz stellt eine bloße Inaugenscheinnahme in Form einer Sichtkontrolle zwecks Abgleichs, einen eher geringen Eingriff in das Recht auf Datenschutz der Betroffenen dar. Eine Hinzuziehung der Polizei bei festgestellten Divergenzen bedürfte einer ausdrücklichen Regelung, insbesondere im Hinblick auf die Folgen der Feststellung und das weitere Verfahren. Ob dies überhaupt zulässig sein kann, hängt auch an der ausstehenden Entscheidung des EuGH in dem Vorlageverfahren zur Kontrollpflicht von Busunternehmen an den Schengen-Binnengrenzen.