§ 4
Fahrt- und Flugkostenerstattung

(1) Entstandene Kosten für Fahrten auf dem Land- oder Wasserweg mit regelmäßig verkehrenden Beförderungsmitteln werden bis zur Höhe der niedrigsten Beförderungsklasse erstattet. Für Bahnfahrten von mindestens zwei Stunden können die entstandenen Fahrtkosten der nächsthöheren Klasse erstattet werden. Wurde aus dienstlichen oder wirtschaftlichen Gründen ein Flugzeug benutzt, werden die Kosten der niedrigsten Flugklasse erstattet. Kosten einer höheren Klasse regelmäßig verkehrender Beförderungsmittel können erstattet werden, wenn dienstliche Gründe dies im Einzelfall oder allgemein erfordern.

(2) Mögliche Fahrpreisermäßigungen sind zu berücksichtigen. Fahrtkosten werden nicht erstattet, wenn eine unentgeltliche Beförderungsmöglichkeit genutzt werden kann.

(3) Dienstreisenden, denen für Bahnfahrten die Kosten der niedrigsten Beförderungsklasse zu erstatten wären, werden bei einem Grad der Behinderung von mindestens 50 die Kosten der nächsthöheren Klasse erstattet.

(4) Wurde aus triftigem Grund ein Mietwagen oder ein Taxi benutzt, werden die entstandenen notwendigen Kosten erstattet.

Amtliche Begründung (BT-Drs. 15/4919)

Zu § 4

Zu Absatz 1

Die Änderung ermöglicht die „Nutzung aller Zugarten“ unter gleichzeitigem Wegfall der letzten besoldungsabhängigen Erstattung im Reisekostenrecht (bisher § 5 Abs. 1 BRKG). Dass nach Satz 2 bei Fahrzeiten ab zwei Stunden die Fahrtkosten der nächsthöheren Klasse erstattet werden können, bedeutet auch, dass generelle Ausnahmen, wie zum Beispiel für Beamtinnen und Beamte auf Widerruf, hiervon möglich sind. Andererseits ermöglicht Satz 4 den für die Anordnung oder Genehmigung von Dienstreisen zuständigen Stellen, abweichend von den Regelvorschriften die Benutzung einer höheren Klasse zuzulassen, wenn dies sachlich oder dienstlich geboten ist. Dabei können Abweichungen sowohl im Einzelfall, aber auch allgemein zum Beispiel nach der Art der Dienstgeschäfte genehmigt werden. Ein dienstlicher Grund kann auch angenommen werden, wenn zum Beispiel der körperliche oder gesundheitliche Zustand Dienstreisender die Benutzung einer höheren Klasse erfordert. Die Sonderregelung des Absatzes 3 bleibt hiervon unberührt.

Zu Absatz 2

Entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 5 Abs. 1 Satz 2 BRKG.

Zu Absatz 3

Entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 5 Abs. 4 BRKG. Die Ausnahmeregelung für Dienstreisende, deren körperlicher oder gesundheitlicher Zustand die Benutzung einer höheren Klasse erforderte, ist nicht mehr aufgenommen worden, weil in diesen Fällen für die Benutzung einer höheren Klasse ein dienstlicher Grund im Sinne des Absatzes 1 Satz 4 angenommen werden kann.

Zu Absatz 4

Die Regelung bezieht sich nach Änderung der Wegstreckenentschädigung (§ 5 neu) nur noch auf Taxis und Mietwagen. Klarstellungen erfolgen in der BRKGVwV. Ansonsten bleibt der Grundsatz des bisherigen § 5 Abs. 5 BRKG erhalten. Berechtigte als Leasingnehmer eines auf sie zugelassenen Kraftfahrzeugs unterfallen nicht Absatz 4; für die Nutzung dieser Kraftfahrzeuge wird Wegstreckenentschädigung (§ 5) gewährt. Dienstlich bereitgestellte Leasingfahrzeuge werden wie Selbstfahrer-Dienstkraftfahrzeuge eingestuft und gelten als unentgeltlich bereitgestellte Beförderungsmittel.

Amtliche Begründung zum Änderungsgesetz vom 13. November 1973 (BGBl. I S. 1613)

Zu § 5

Zu Absatz 4

Bei einer Minderung der Erwerbsfähigkeit von weniger als 50 v. H. kann notfalls über Satz 2 geholfen werden.

Zu Absatz 5

Satz 1 ist z. B. dann anzuwenden, wenn ein Dienstreisender für eine Strecke, auf der kein regelmäßig verkehrendes Beförderungsmittel verkehrt, eine Kraftdroschke benutzen oder einen privaten Kraftwagen mieten musste.

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundesreisekostengesetz (BRKGVwV) vom 1. Juni 2005 (GMBl. S. 830), zuletzt geändert durch die fünfte allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundesreisekostengesetz vom 1. Dezember 2022 (GMBl. S. 976)

Zu § 4 Fahrt- und Flugkostenerstattung

4.1
Zu Absatz 1

4.1.1
Zu den Fahrtkosten gehören auch die Auslagen für

- Zu- und Abgang am Wohn-, Dienst- oder Geschäftsort,
- dienstliche Fahrten am Geschäftsort einschließlich Fahrten zu und von der Unterkunft,
- Aufpreise und Zuschläge für Züge,
- Reservierungsentgelte,
- Bettkarten oder Liegeplatzzuschläge,
- Beförderung des notwendigen dienstlichen und persönlichen Gepäcks.

4.1.2
Die Kosten von Bahnreisen werden auch dann erstattet, wenn sie höher sind als die Kosten eines anderen Reisemittels. Die Reisestellen dürfen auch bei höheren Kosten vorrangig Bahnreisen buchen. Höhere Kosten können nicht nur bei den eigentlichen Fahrtkosten, sondern insbesondere auch durch zusätzliche Übernachtungskosten oder zusätzliches Tagegeld entstehen. Dienstreisende dürfen weder aus wirtschaftlichen Gründen noch wegen eines Arbeitszeitgewinns auf eine Flugbuchung verwiesen werden. Diese Regelungen gelten auch für Fahrten im grenznahen Raum sowie für gut angebundene Großstädte in Nachbarstaaten (wie z. B. Paris oder Brüssel), bei denen die Bahn als alternatives Reisemittel zum Flugzeug zur Verfugung steht.

4.1.3
Eine mindestens zweistündige Fahrzeit liegt vor, wenn bei Bahnfahrten für die einfache Strecke der Zeitraum von der planmäßigen Abfahrt bis zur planmäßigen Ankunft einschließlich Umsteigezeiten zwei Stunden beträgt. Fahrzeiten für Zu- und Abgänge mit Bus, Straßen-, U- und S-Bahn bleiben unberücksichtigt. Für die Berechnung der Fahrzeit ist grundsätzlich die planmäßige Abfahrt von bzw. die Ankunft an dem dem Dienstreisebeginn bzw. dem Dienstreiseende nächstgelegenen Bahnhof maßgebend. Liegt eine mindestens zweistündige Fahrzeit vor und wird Dienstreisenden der Anspruch auf Erstattung der Kosten für die

nächsthöhere Klasse zuerkannt, gilt dies von Anfang an. § 4 Abs. 1 Satz 2 gilt nicht für Beamtinnen und Beamte auf Widerruf im Vorbereitungsdienst.

4.1.4
Flugkosten werden erstattet, wenn der Flug aus dienstlichen (z. B. terminbedingt, dienstlich bereitgestellte Flugkontingente) oder wirtschaftlichen Gründen (z. B. Kosten) gewählt wird.

4.1.5
Flugkosten können in Ausnahmefällen erstattet werden, wenn sich aufgrund der Flugzeugbenutzung die Dauer der Dienstreise erheblich reduziert und dadurch zwingende Familienpflichten (notwendige Betreuung der mit Dienstreisenden in häuslicher Gemeinschaft lebenden Kinder und pflegebedürftigen nahen Angehörigen) besser wahrgenommen werden können und eine Alternative zur Betreuung durch den Dienstreisenden nicht besteht.

4.1.6
Dienstliche Gründe im Sinne des § 4 Abs. 1 Satz 4 können auch vorliegen, wenn der körperliche oder gesundheitliche Zustand Dienstreisender das Benutzen einer höheren Klasse rechtfertigt. Dies berücksichtigt, dass solche Beeinträchtigungen im Gegensatz zu § 4 Abs. 3 auch vorübergehend vorliegen können. Fahrtkosten der nächsthöheren Klasse werden ebenfalls erstattet, wenn Dienstreisende z. B. ein regelmäßig verkehrendes Beförderungsmittel benutzen mussten, das nur diese Klasse führt oder dessen andere Klassen ausgebucht waren. Haben Dienstreisende mit Anspruch auf Fahrtkosten der nächsthöheren Klasse freiwillig die niedrigere Klasse benutzt, werden Fahrtkosten auch nur für diese Klasse erstattet.

4.2
Zu Absatz 2

4.2.1
Bei der Erstattung der entstandenen Kosten ist regelmäßig der jeweilige Normalpreis abzüglich des dem Bund gewährten Rabatts zugrunde zu legen. Es ist jedoch bei der Reisevorbereitung zu berücksichtigen, dass im Einzelfall auch besondere Ermäßigungen, z. B. solche durch frühzeitige Buchung und sonstige Festlegungen wie Zugbindung, in Anspruch genommen werden können.

4.2.2
Die Kosten einer BahnCard sind zu erstatten, wenn die Nutzung gegenüber anderen Fahrpreisermäßigungen wirtschaftlicher ist und der Kauf daher aus dienstlichen Gründen erfolgt. Die Kosten einer nicht aus dienstlichen Gründen gekauften BahnCard können auf Antrag erstattet werden, wenn sie sich vollständig amortisiert haben; eine anteilige Erstattung ist ausgeschlossen. Auf das Rundschreiben des BMI vom 19. September 2018 – D6-30201/7#2[1)] wird hingewiesen.

1) Siehe C.III.78.

4.2.3
Vergünstigungen aus Bonusprogrammen, die auf dienstlicher Inanspruchnahme regelmäßig verkehrender Beförderungsmittel beruhen, sind ausschließlich für dienstliche Zwecke zur Verfügung zu stellen und zu verwenden. Sie dürfen auch dann nicht privat genutzt werden, wenn sie zu verfallen drohen.

4.2.4
Dienstreisende haben keinen Anspruch auf Erstattung von Fahrtkosten, wenn sie z. B. privat oder dienstlich beschaffte Fahrkarten (Netz- oder Zeitkarten, Jobtickets) bzw. Fahrausweise für schwerbehinderte Menschen (§ 228 SGB IX) nicht nutzen. Sie haben keinen Anspruch auf anteilige Erstattung ihrer dienstlich genutzten privaten Fahrausweise.

4.3
Zu Absatz 3
(bleibt frei)

4.4
Zu Absatz 4

4.4.1
Mietwagen im Sinne des § 4 Abs. 4 sind Kraftfahrzeuge, die ausschließlich zur Erledigung eines Dienstgeschäfts bei einem gewerblichen Anbieter angemietet oder geleast werden. Für ohnehin durch Dienstreisende genutzte Miet- oder Leasingkraftfahrzeuge, die nur gelegentlich für Dienstreisen genutzt werden, gelten die Entschädigungsregelungen des § 5.

4.4.2
Triftige Gründe für die Anmietung eines Mietwagens liegen vor, wenn zur Erledigung des Dienstgeschäfts regelmäßig verkehrende Beförderungsmittel nicht genutzt werden können und deshalb ein Kraftfahrzeug benutzt werden muss und ein Dienstkraftfahrzeug nicht zur Verfügung steht. Als triftige Gründe können auch wirtschaftliche Gründe berücksichtigt werden, soweit die Mietwagennutzung auf Verlangen der Dienstreisenden erfolgt. Vorzugsweise soll ein Elektrofahrzeug angemietet werden. Grundsätzlich können nur die Kosten für die Anmietung eines Kraftfahrzeuges der unteren Mittelklasse erstattet werden. Bei der Nutzung von Carsharing-Anbietern sind nur die Fahrtkosten erstattungsfähig. Die Erstattung von nutzungsunabhängigen Gebühren (z. B. Jahresgebühren oder Mitgliedsbeiträgen) ist ausgeschlossen. Die Anerkennung triftiger Gründe ist in der Regel vor Antritt der Dienstreise einzuholen.

4.4.3
Triftige Gründe für eine Taxibenutzung liegen insbesondere vor, wenn

- im Einzelfall dringende dienstliche Gründe vorliegen,
- zwingende persönliche Gründe vorliegen (z. B. Gesundheitszustand),
- regelmäßig verkehrende Beförderungsmittel nicht oder nicht zeitgerecht verkehren oder
- Fahrten zwischen 22 und 6 Uhr

das Benutzen dieses Beförderungsmittels für Zu- und Abgang, sowie Fahrten am Geschäftsort notwendig machen. Ortsunkundigkeit und widrige Witterungsverhältnisse sind keine triftigen Gründe.

4.4.4
Liegt ein triftiger Grund nach den Textziffern 4.4.2 und 4.4.3 nicht vor, richtet sich die Reisekostenvergütung nach § 5 Abs. 1. In diesen Fällen ist die Angabe der gefahrenen Kilometer oder die Angabe der mit dem Taxi gefahrenen Strecke (Start- und Zieladresse) erforderlich.

Erläuterungen

I. Allgemeines Rn. 1

1. Einführende Hinweise und Anwendungsbereich Rn. 1
2. Beachtung des allgemeinen Sparsamkeitsgrundsatzes Rn. 5
3. Grundsätze zur Wahl des Beförderungsmittels und Vorrang klimafreundlicher Verkehrsmittel Rn. 11
4. Anwendung der Vorschrift auf Auslandsdienstreisen Rn. 13
5. Fahrt- und Flugkostenerstattung bei Teilnahme an Gremiumssitzungen des Rates der Europäischen Union Rn. 16
6. Lohnsteuerliche Behandlung von Fahrt- und Flugkostenerstattungen Rn. 18

II. Erstattung der Kosten für regelmäßig verkehrende Beförderungsmittel (§ 4 Abs. 1 BRKG) Rn. 21

1. Begriff der „regelmäßig verkehrenden Beförderungsmittel“ Rn. 22
2. Fahrten mit nicht regelmäßig verkehrenden Beförderungsmitteln Rn. 24
3. Begrenzung der Erstattung auf notwendige und tatsächlich entstandene Kosten Rn. 25

a) Grundsatz der Auslagenerstattung für tatsächlich entstandene Kosten Rn. 26
b) Notwendige Fahrtkosten im Sinne des § 4 BRKG Rn. 29

4. Umfang der erstattungsfähigen Fahrtkosten Rn. 32
5. Dienstreisen mit der Bahn Rn. 35
a) Produktklassen und Zugangebote der Deutschen Bahn AG Rn. 37
b) ICE-Netz der Deutschen Bahn AG Rn. 40
c) Angabe und Gültigkeit der Produktklassen der Deutschen Bahn AG auf Fahrkarten Rn. 43
d) Nutzung höherer und niedrigerer Produktklassen der Deutschen Bahn AG Rn. 44
e) Preisbildung für die Produktklassen „A“ und „B“ der Deutschen Bahn AG Rn. 48
f) Preisbildung für die Produktklasse „C“ der Deutschen Bahn AG Rn. 53
g) Fahrpreisangebote der Deutschen Bahn AG im Fernverkehr Rn. 54
h) Beförderung von Kindern in Zügen der Deutschen Bahn AG Rn. 61
i) Beförderung von jungen Reisenden im Alter von 15 bis 27 Jahren in Zügen der Deutschen Bahn AG Rn. 66
j) Beförderung von Senioren ab 65 Jahren in Zügen der Deutschen Bahn AG Rn. 68
k) Beförderung von schwerbehinderten Menschen und Schwerkriegsbeschädigten in Zügen der Deutschen Bahn AG Rn. 71
l) Sonderkonditionen der Deutschen Bahn AG für Gruppenreisen Rn. 72
m) City-Ticket als ergänzende Leistung zum Fernverkehr der Deutschen Bahn Rn. 83
n) Event-Angebote der Deutschen Bahn AG für Geschäftsgruppen und Großgruppen Rn. 89
o) Angebote der Deutschen Bahn AG im europäischen Fernverkehr Rn. 94
p) BahnCard-Angebote der Deutschen Bahn AG für Privatkunden Rn. 102
q) BahnCard-Angebote der Deutschen Bahn AG für Geschäftskunden im bahn.business-Programm Rn. 107
r) Aktionsangebot „Mitfahrerrabatt für BahnCard 50 Kunden“ Rn. 115
s) Fahrpreisangebote der Deutschen Bahn AG im regionalen Nahverkehr Rn. 119
t) Verkehrsverbundtickets im Nah- und Regionalverkehr Rn. 128

u) Zeitkarten- und Abo-Produkte der Deutschen Bahn AG für Geschäftsreisende und Pendler Rn. 131
v) Serviceleistungen der Deutschen Bahn AG für Vielfahrer Rn. 137

6. Kooperationen der Deutschen Bahn AG mit Fluggesellschaften für kombinierte Bahn- und Flugangebote Rn. 138

a) Rail&Fly-Bahnservice zum und vom Flughafen Rn. 140
b) AIRail Service der Deutschen Bahn AG Rn. 148
c) „Good for Train"-Bahnservice ausgewählter Fluggesellschaften Rn. 152

7. „NetzCard"-Sonderfahrkarte der Deutschen Bahn AG für bestimmte Personengruppen Rn. 155

a) NetzCard-Angebot für Bundestagsabgeordnete Rn. 160
b) NetzCard-Angebot für Abgeordnete in Landesparlamenten Rn. 161

8. Stornierung (Erstattung oder Umtausch) von Fahrkarten der Deutschen Bahn AG Rn. 165

a) Grundsätzliche Erstattungsregelungen für Fahrkarten Rn. 166
b) Grundsätzliche Regelungen zum Umtausch von Fahrkarten Rn. 171
c) Spezifische Regelungen für Fahrkarten zum Sparpreis oder Super Sparpreis Rn. 174
d) Übersicht der Stornierungs- und Umtauschbedingungen der wichtigsten DB-Tarife Rn. 177

9. Änderungen der Tarife der Deutschen Bahn AG Rn. 178

a) Tarifanpassungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 Rn. 181
b) Tarifanpassungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 Rn. 187
c) Tarifanpassungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 Rn. 192
d) Tarifanpassungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 Rn. 197
e) Einführung des Super Sparpreises zum 1. August 2018 Rn. 200
f) Tarifanpassungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 Rn. 203
g) Tarif- und Preissystem der Deutschen Bahn AG im Jahr 2020 Rn. 208

h) Tarif- und Preissystem der Deutschen Bahn AG im Jahr 2021 Rn. 211
i) Tarifanpassungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 Rn. 214
j) Zeitweise Einführung des 9-Euro-Tickets vom 1. Juni bis 31. August 2022 Rn. 219
k) Tarifanpassungen im Dezember 2022 Rn. 221
l) Einführung des Deutschland-Tickets zum 1. Mai 2023 Rn. 224
m) Tarifanpassungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 Rn. 225
n) Tarifanpassungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 Rn. 229

10. Fahrgastrechte und Haftung der Deutschen Bahn AG bei Zugausfällen, Verspätungen oder verpassten Anschlüssen Rn. 234
11. Gültigkeit und Preisgestaltung von Fahrkarten der Deutschen Bahn AG im Fernverkehr Rn. 239
12. Digital erworbene Fahrkarten der Deutschen Bahn AG Rn. 245
13. Online-Plattform der Deutschen Bahn AG unter www.bahn.de Rn. 249
14. DB Navigator App der Deutschen Bahn AG Rn. 256
15. Kombinierter Erwerb von Hin- und Rückfahrkarten im Vergleich zu Einzelfahrkarten Rn. 261
16. Wirtschaftlichkeit des Erwerbs von Zeitkarten Rn. 264
17. Fahrpreisnacherhebung und Erstattung von Nachlöseentgelten Rn. 265
18. Übergangs- bzw. Upgrade-Fahrkarten für eine höhere Wagen- oder Produktklasse der Deutschen Bahn AG Rn. 272
19. Sitzplatzreservierungen in Zügen der Deutschen Bahn AG Rn. 276

a) Entgelte für Sitzplatzreservierungen Rn. 280
b) Änderungen bzw. Umbuchungen einer Sitzplatzreservierung Rn. 282
c) Erstattung von Reservierungs- und Umbuchungsentgelten Rn. 289
d) Rückerstattungsanspruch bei nicht nutzbaren Sitzplatzreservierungen Rn. 292

20. Erstattung von Schlaf- oder Liegewagenkosten Rn. 294
21. Benutzung von Schiffskabinen bei Schiffsreisen Rn. 299
22. Erstattungsfähigkeit von Zu- und Abgangskosten ab und bis zur Wohnung Rn. 300
23. Anordnungsbefugnis zur Nutzung eines bestimmten Beförderungsmittels in besonderen Fällen Rn. 303

24. Grundsätze der Fahrtkostenerstattung bei Bahnreisen Rn. 307

a) Erstattung der Kosten bis zur Höhe der niedrigsten Beförderungsklasse Rn. 309
b) Anspruch auf Erstattung der nächsthöheren Wagenklasse ab einer Fahrzeit von zwei Stunden Rn. 311

25. Nutzung von Flugzeugen bei Dienstreisen Rn. 316

a) Vorliegen triftiger Gründe für die Nutzung eines Flugzeugs Rn. 317
b) Prüfung der Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit einer Flugreise im Rahmen der Dienstreiseanordnung oder -genehmigung Rn. 321
c) Erstattungsfähige Flugkosten Rn. 324
d) Bundraten für Flugreisen Rn. 328
e) Flugscheine zur kostenlosen Nutzung regelmäßig verkehrender Beförderungsmittel für den Zu- und Abgang zum Flughafen Rn. 332
f) Pflicht der Dienstreisenden zum Einhalten der Check-in-Zeiten Rn. 334
g) Prüfung der Wirtschaftlichkeit bei kurzfristigen Flugbuchungen (Last-Minute-Tickets) Rn. 337
h) Einsatz und Nutzung elektronischer Flugtickets (eTickets) auf Dienstreisen Rn. 338
i) Besondere Regelungen für Dienstreisen in die USA Rn. 340

26. Zulässige Nutzung höherer Beförderungsklassen bei Vorliegen besonderer dienstlicher Gründe (§ 4 Abs. 1 Satz 4 BRKG) Rn. 343

III. Berücksichtigung möglicher Fahrpreisermäßigungen (§ 4 Abs. 2 Satz 1BRKG) Rn. 351

1. Berücksichtigung von Normalpreis und möglichen Ermäßigungen bei der Fahrtkostenerstattung Rn. 353
2. Fahrpreisermäßigungen bei der Nutzung der Deutschen Bahn AG Rn. 354
3. Erstattungsfähigkeit der Kosten einer BahnCard Rn. 355

a) Dienstliche Gründe für die Beschaffung einer BahnCard Rn. 356
b) Privat erworbene BahnCard Rn. 358
c) Erstattungsrisiko beim Erwerb einer BahnCard auf eigene Initiative des Dienstreisenden (Selbstbucher) Rn. 366
d) Private Nutzung einer erstatteten BahnCard Rn. 368

e) Zentrale Regelungen zum Erwerb und zur Kostenerstattung von BahnCards Rn. 370
f) Dienstliche Beschaffung einer BahnCard im Prognosemodell Rn. 375
g) Amortisationsberechnung für die Erstattung privat beschaffter BahnCards Rn. 383
h) Anteilige Erstattung einer privat erworbenen BahnCard 100 Rn. 388
i) Lohnsteuerliche Behandlung der Kostenerstattung für eine BahnCard Rn. 396
j) Keine geldwerten Vorteile durch private Nutzung der dienstlichen BahnCard Rn. 400

4. Verbot der privaten Nutzung von Bonusvergünstigungen, die auf dienstliche Fahrten beruhen Rn. 401

a) BahnBonus-Programm der Deutschen Bahn AG Rn. 405
b) Vielfliegerprogramme der Fluggesellschaften Rn. 411
c) Steuerliche Behandlung von Bonusvergünstigungen Rn. 419

5. Fahr- und Flugpreisermäßigungen für schwerbehinderte Personen Rn. 421
6. Kein Erstattungsanspruch bei Nichtnutzung verfügbarer Fahrkarten Rn. 422
7. Fahrkostenerstattung bei Mitnahme privater Mitreisender unter Nutzung eines Mitfahrer-Rabatts Rn. 428

IV. Nichtinanspruchnahme unentgeltlicher Beförderungsmöglichkeiten (§ 4 Abs. 2 Satz 2 BRKG) Rn. 430

1. Begriff der Unentgeltlichkeit Rn. 432
2. Bereitstellung von Dienstkraftfahrzeugen oder Sammeltransporten Rn. 434
3. Bereitstellung von Freifahrtscheinen, Fahrkarten oder BahnCards 100 Rn. 438
4. Möglichkeit zur unentgeltlichen Beförderung im öffentlichen Personenverkehr Rn. 440

a) Unentgeltliche Beförderung von Vollzugsbeamten der Bundespolizei in Zügen der Deutschen Bahn AG Rn. 442
b) Unentgeltliche Beförderung von Soldaten in Zügen der Deutschen Bahn AG Rn. 448
c) Unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen und ihrer Begleitpersonen im öffentlichen Personenverkehr Rn. 452

d) Mögliche Vergünstigungen oder Sonderleistungen für schwerbehinderte Personen bei Flugreisen Rn. 466
e) Unentgeltliche Beförderung von Schwerkriegsbeschädigten in Zügen der Deutschen Bahn AG Rn. 469

V. Benutzung einer höheren Beförderungsklasse für Bahnfahrten bei einem Grad der Behinderung von 50 (§ 4 Abs. 3 BRKG) Rn. 470

VI. Kostenersatz für die dienstliche Nutzung von Mietwagen oder Taxis (§ 4 Abs. 4 BRKG) Rn. 475

1. Grundsätze der Erstattung von Mietwagen- oder Taxikosten Rn. 477
2. Mietwagen im Sinne des § 4 Abs. 4 BRKG Rn. 483
3. Triftige Gründe im Sinne des § 4 Abs. 4 BRKG – generelle Regelungen Rn. 487
4. Triftige Gründe für die Anmietung eines Mietwagens Rn. 490
5. Triftige Gründe für eine Taxinutzung Rn. 498
6. Verzicht auf die Angabe triftiger Gründe bei Zu- und Abgängen bestimmter Amtsträger Rn. 510

a) Von einer Begründungspflicht ausgenommene politische Beamte im Sinne des § 54 BBG Rn. 512
b) Von einer Begründungspflicht ausgenommene Beauftragte und Koordinatoren der Bundesregierung im Sinne des § 21 Abs. 3 GGO Rn. 513

7. Wegstreckenentschädigung bei fehlenden triftigen Gründen Rn. 514
8. Nutzung von Mietwagen oder Taxis bei Auslandsdienstreisen Rn. 518
9. Krankenwagenkosten bei Erkrankung währen einer Dienstreise Rn. 520

I. Allgemeines

1. Einführende Hinweise und Anwendungsbereich

1 § 4 BRKG regelt die Erstattung von Fahrt- und Flugkosten, die Dienstreisenden im Zusammenhang mit einer Dienstreise entstanden sind.

Die Fahrt- und Flugkostenerstattung ist Bestandteil der Reisekostenvergütung (vgl. § 1 Abs. 2 BRKG).

2 Dienstreisende haben nach § 3 Abs. 1 Satz 1 BRKG Anspruch auf Erstattung der dienstlich veranlassten notwendigen Fahrt- und Flugkosten. Die Erstattung erfolgt jedoch nicht bedingungslos oder in beliebiger Höhe, sondern ausschließlich nach Maßgabe der Vorgaben des § 4 BRKG (vgl. § 1 BRKG Rn. 36).

Eine Fahrt- und Flugkostenerstattung nach § 4 BRKG kommt grundsätzlich nur in Betracht, wenn die Dienstreise **3**

- auf dem Land- oder Wasserweg mit regelmäßig verkehrenden Beförderungsmitteln durchgeführt wird (§ 4 Abs. 1 BRKG) oder
- aus triftigen Gründen mit einem Mietwagen oder Taxi erfolgt (§ 4 Abs. 4 BRKG).

§ 4 BRKG konkretisiert die Voraussetzungen, unter denen Fahrt- und Flugkosten im Rahmen einer Dienstreise erstattungsfähig sind. Im Einzelnen: **4**

- **§ 4 Abs. 1 BRKG** regelt die Erstattung der Aufwendungen für Fahrten, die auf dem Land- oder Wasserweg unter Nutzung regelmäßig verkehrender Beförderungsmittel oder bei Benutzung eines Flugzeugs entstehen.
- **§ 4 Abs. 2 BRKG** verpflichtet Dienstreisende, bestehende Fahrpreisermäßigungen in Anspruch zu nehmen. Zudem schließt die Vorschrift eine Kostenerstattung aus, wenn eine unentgeltliche Beförderungsmöglichkeit nicht genutzt werden kann.
- **§ 4 Abs. 3 BRKG** ermöglicht schwerbehinderten Menschen, die ansonsten die niedrigste Wagenklasse nutzen müssten, die Erstattung der nächsthöheren Wagenklasse.
- **§ 4 Abs. 4 BRKG** stellt klar, dass auch die Aufwendungen für die Beförderung mit einem Mietwagen oder einem Taxi erstattungsfähig sind, sofern hierfür ein triftiger Grund im Sinne des BRKG vorliegt.

2. Beachtung des allgemeinen Sparsamkeitsgrundsatzes

Erstattet werden ausschließlich **notwendige Fahrt- und Flugkosten**, also nur solche Aufwendungen, die unter Beachtung des Sparsamkeitsgrundsatzes für die Durchführung des Dienstgeschäfts erforderlich sind. **5**

Dies bedeutet etwa, dass die Nutzung einer niedrigeren Wagenklasse zumutbar ist, wenn dadurch die Dienstreisedauer verkürzt und Tagegeld eingespart werden kann. **6**

Dienstreisende sind in diesem Zusammenhang auch verpflichtet, sich vor Antritt der Dienstreise über die günstigsten Verkehrsverbindungen zu informieren, unnötige Warte- und Umsteigezeiten zu vermeiden und verfügbare Fahrpreisermäßigungen zu nutzen.

Fallen mehrere zeitlich zusammenliegende Dienstreisen in dieselbe Region an, sind diese nach Möglichkeit miteinander zu verbinden, wenn dadurch Reisekosten eingespart werden können.

Bei der Planung des Reiseverlaufs ist weiterhin zu prüfen, ob die Dienstreise zweckmäßigerweise von der Wohnung oder der Dienststätte angetreten wird.

Schließlich ist darauf zu achten, dass die Hinreise nicht zu früh erfolgt und die Rückreise möglichst unmittelbar nach Abschluss des Dienstgeschäfts angetreten wird.

7 Die Vorschrift des § 4 BRKG trägt damit dem **allgemeinen Sparsamkeitsgrundsatz** des § 3 Abs. 1 Satz 1 BRKG Rechnung, der lediglich die Erstattung der dienstlich veranlassten und notwendigen Reisekosten vorsieht.

Damit entspricht sie dem sowohl der öffentlichen Haushaltswirtschaft (§ 7 Abs. 1 Satz 1 BHO) als auch dem Reisekostenrecht innewohnenden **Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit.**

8 **Ziel der Regelungen** des § 4 BRKG ist es, sicherzustellen, dass Fahrt- und Flugkosten in einem angemessenen und wirtschaftlichen Rahmen erstattet werden, ohne dass die dienstliche Erledigung beeinträchtigt wird.

9 Bei der Anwendung des Sparsamkeitsgrundsatzes ist die **Zumutbarkeit** in einem angemessenen Verhältnis zu den zu erzielenden Kosteneinsparungen zu berücksichtigen. Die Zumutbarkeit stellt ein wesentliches, jedoch nicht alleiniges Kriterium für die Auswahl des Verkehrsmittels dar.

Maßstab ist, welches Verkehrsmittel ein auf Sparsamkeit bedachter Dienstreisender unter Berücksichtigung der durch die Fahrt oder den Flug verursachten körperlichen Belastung, des erforderlichen Zeitaufwands und der möglichen Ersparnis an Fahrt- und Flugkosten wählen würde.

10 Zur Anwendung des Sparsamkeitsgrundsatzes siehe auch § 3 BRKG Rn. 11.

3. Grundsätze zur Wahl des Beförderungsmittels und Vorrang klimafreundlicher Verkehrsmittel

11 Der Dienstreisende ist in der **Wahl des Beförderungsmittels** grundsätzlich frei.

Nach der Systematik des BRKG werden jedoch grundsätzlich nur Kosten für **regelmäßig verkehrende Beförderungsmittel** erstattet. Höhere Auslagen für die Nutzung anderer Beförderungsmittel werden nur bei Vorliegen besonderer triftiger Gründe anerkannt.

12 Um den **Einsatz umweltfreundlicher Verkehrsmittel und damit den Klimaschutz zu fördern**, werden nach Tz. 4.1.2 BRKGVwV die Kosten von Bahnreisen auch dann erstattet, wenn sie höher sind als die eines anderen Verkehrsmittels.

Reisestellen sind berechtigt, Bahnreisen vorrangig zu buchen, selbst wenn dies mit höheren Kosten verbunden ist. Solche Mehrkosten können nicht nur bei den eigentlichen Fahrtpreisen entstehen, sondern insbesondere auch durch zusätzliche Übernachtungskosten oder erhöhtes Tagegeld.

Dienstreisende dürfen dabei weder aus wirtschaftlichen Gründen noch zur Verkürzung der Reisezeit auf eine Flugbuchung verwiesen werden.

Die Regelungen gelten sowohl für Fahrten innerhalb Deutschlands als auch für Fahrten im grenznahen Raum und gut angebundene Großstädte in Nachbarstaaten, wie beispielsweise Paris oder Brüssel, bei denen die Bahn eine gleichwertige Alternative zum Flugzeug darstellt.

Die Regelung verfolgt das Ziel, die Nutzung der Bahn als umweltfreundliches und sicheres Verkehrsmittel zu fördern, ohne dass wirtschaftliche Erwägungen die Entscheidung der Reisenden überlagern. Sie soll sicherstellen, dass Dienstreisende bevorzugt Bahnreisen antreten können, auch wenn diese mit höheren Kosten verbunden sind, und dass zusätzliche Aufwendungen wie Übernachtungen oder Tagegelder berücksichtigt werden. Darüber hinaus trägt sie dazu bei, die Bahn als gleichwertige Alternative zum Flugzeug nicht nur innerhalb Deutschlands, sondern auch auf grenznahen Strecken und zwischen gut angebundenen europäischen Großstädten zu etablieren. Insgesamt verfolgt die Vorschrift also sowohl ökologische, wirtschaftliche als auch organisatorische Ziele, indem sie die Bahnreise als Standardoption für Dienstreisen fest verankert.

4. Anwendung der Vorschrift auf Auslandsdienstreisen

Gemäß § 1 Abs. 1 Auslandsreisekostenverordnung (ARV) gelten bei Auslandsdienstreisen die Vorschriften des Bundesreisekostengesetzes, wenn und soweit in der ARV nicht Abweichendes bestimmt ist. **13**

Bestehen keine Sonderregelungen, greifen stets die allgemeinen Vorschriften des BRKG uneingeschränkt und unmittelbar.

Für die Fahrt- und Flugkostenerstattung enthält § 2 ARV ergänzende Regelungen, die den spezifischen Besonderheiten einer Auslandsdienstreise geschuldet sind oder den mit einer Auslandsdienstreise im Vergleich zu einer Inlandsdienstreise verbundenen höheren Aufwänden oder Kosten Rechnung tragen (vgl. § 2 ARV Rn. 1 f.). **14**

§ 2 ARV ergänzt § 4 Abs. 1 BRKG hinsichtlich der bei regelmäßig verkehrenden Beförderungsmitteln erstattungsfähigen Beförderungsklasse. Die Vorschrift sieht bei der Benutzung regelmäßig verkehrender Beförderungsmittel in vielen Fällen eine für die Dienstreisenden günstigere Bahn-, Flug- oder Schiffsklasse vor. **15**

5. Fahrt- und Flugkostenerstattung bei Teilnahme an Gremiumssitzungen des Rates der Europäischen Union

Für bestimmte dienstlich veranlasste Reisen im Zusammenhang mit der Teilnahme an Gremiensitzungen des Rates der Europäischen Union besteht ein Anspruch auf Erstattung für entstandene Fahrt- und Flugkosten **aus EU-Mitteln**. **16**

Der Erstattungsanspruch steht ausschließlich dem Dienstherrn zu.

17 Eine Kostenerstattung ist nur möglich, wenn die Reise den Vorgaben des **Beschlusses Nr. 31/2008 des Generalsekretärs des Rates** entspricht. Eine Erstattungsfähigkeit ist danach nur gegeben, wenn die jeweilige Veranstaltung in Anlage I des vorgenannten Beschlusses aufgeführt ist und die Sitzungsbezeichnung bzw. der Verwendungszweck in der von der EU geführten Liste „Council of European Union" enthalten ist.

Die relevanten Angaben lassen sich in der Regel dem Einladungsschreiben entnehmen. Das Vorliegen der Voraussetzungen ist vom Dienstreisenden vor Einreichung des Dienstreiseantrages zu prüfen. Bei Teilnahme an einer erstattungsfähigen Veranstaltung ist im Antrag auf Genehmigung der Dienstreise als Reisezweck neben dem Stichwort „EU-Rat" auch die genaue Sitzungsnummer sowie die vollständige Bezeichnung der Sitzung anzugeben. Der Erstattungsanspruch ist vom Dienstherrn mit entsprechenden Verwendungsnachweisen gegenüber der EU geltend zu machen.

6. Lohnsteuerliche Behandlung von Fahrt- und Flugkostenerstattungen

18 Die Fahrt- und Flugkostenerstattung nach § 4 BRKG – einschließlich etwaiger Aufwendungen für eine BahnCard – ist gemäß § 3 Nr. 13 EStG **grundsätzlich steuerfrei**.

19 Erfolgt die Erstattung der Kosten für eine BahnCard im Rahmen des sogenannten Prognosemodell (siehe hierzu § 4 BRKG Rn. 375 ff.), ist eine nachträgliche Versteuerung auch dann nicht vorzunehmen, wenn sich die zugrunde gelegte Prognose nach Ablauf des Kalenderjahres aus unvorhersehbaren Gründen nicht erfüllt hat.

20 Zur lohnsteuerlichen Behandlung von Fahrt- und Flugkostenerstattungen vergleiche auch § 4 BRKG Rn. 396, 419 und Tz. 1.1 des BADV-Schreibens vom 8. Dezember 2015[1)].

II. Erstattung der Kosten für regelmäßig verkehrende Beförderungsmittel (§ 4 Abs. 1 BRKG)

21 Die Vorschrift des § 4 Abs. 1 BRKG regelt die Erstattung von Fahrtkosten für Strecken, die mit einem **regelmäßig verkehrenden Beförderungsmittel** auf dem Land-, Wasser- oder Flugweg zurückgelegt werden.

1) Siehe unter C.V.14.

1. Begriff der „regelmäßig verkehrenden Beförderungsmittel“

Als regelmäßig verkehrende Beförderungsmittel gelten alle Verkehrsmittel, die auf einer bestimmten Strecke nach einem festen Fahr- oder Flugplan im öffentlichen Personenverkehr eingesetzt werden, wie z. B. Bahnen, Schiffe bzw. Fähren und Flugzeuge. **22**

Auf die Häufigkeit der Verbindungen kommt es nicht an. Entscheidend ist ihre planmäßige, wiederkehrende Durchführung.

Typische Beispiele für regelmäßig verkehrende Beförderungsmittel sind die Deutsche Bahn, nichtbundeseigene Eisenbahnen, Busse, Straßenbahnen, Flugzeuge und Schiffe (einschließlich Fähren). **23**

Unerheblich ist dabei, wer Eigentümer oder Betreiber des Verkehrsmittels ist. So gilt etwa auch ein Linienbus eines privaten Unternehmens, der aufgrund behördlicher Genehmigung nach einem festgelegten Fahrplan verkehrt, als regelmäßig verkehrendes Beförderungsmittel.

Bei Flugverbindungen ist unbeachtlich, in welchen zeitlichen Abständen (z. B. täglich oder wöchentlich) sie angeboten werden oder ob die Strecke von verschiedenen Fluggesellschaften bedient wird. Ausschlaggebend ist allein, dass es sich um einen planmäßigen Linienflug handelt.

2. Fahrten mit nicht regelmäßig verkehrenden Beförderungsmitteln

Fahrten mit nicht regelmäßig verkehrenden Beförderungsmitteln, wie etwa privaten Kraftfahrzeugen, selbstgesteuerten Flugzeugen oder Booten, fallen nicht unter § 4 Abs. 1 BRKG nicht erfasst und sind nach § 5 Abs. 1 BRKG abzugelten. **24**

3. Begrenzung der Erstattung auf notwendige und tatsächlich entstandene Kosten

Fahrtkosten werden im Rahmen einer Dienstreise nach § 4 Abs. 1 BRKG nur erstattet, wenn sie **tatsächlich entstanden** und **notwendig** sind. **25**

a) Grundsatz der Auslagenerstattung für tatsächlich entstandene Kosten

Das in § 4 Abs. 1 BRKG verwendete Wort **„entstandene“** unterstreicht ausdrücklich das im § 3 Abs. 1 BRKG verankerte Prinzip der Auslagenerstattung. Der Anspruch auf Erstattung darf danach niemals höher sein als die tatsächlichen Fahrtauslagen. **26**

Löst der Dienstreisende beispielsweise einen Fahrschein 2. Beförderungsklasse, können nur die hierfür tatsächlich angefallenen Kosten ersetzt werden. Setzt der Dienstreisende in diesem Falle in der Reisekostenabrechnung die Kosten der **27**

1. Klasse an und versichert dabei – wie im Erstattungsantrag vorgesehen –, dass ihm diese Auslagen tatsächlich entstanden seien, liegt eine unrichtige Angabe vor.

28 Ein derartiges Verhalten kann als schuldhafte Verletzung der Amtspflichten gewertet werden und stellt ein Dienstvergehen nach § 77 Abs. 1 Satz 1 BBG dar.

Unter den Voraussetzungen des § 263 StGB erfüllt ein solches Handeln zudem den Tatbestand des Betrugs.[1)]

b) Notwendige Fahrtkosten im Sinne des § 4 BRKG

29 Notwendig sind die Fahrtkosten, die dem Grunde und der Höhe nach zur Erledigung des Dienstgeschäfts erforderlich sind (vgl. § 3 BRKG Rn. 3).

Dazu gehören insbesondere die Kosten für die Hin- und Rückfahrt zum Geschäftsort in der Beförderungsklasse, die dem Dienstreisenden nach § 4 Abs. 1 BRKG zusteht.

30 Nutzt der Dienstreisende ohne besonderen oder triftigen Grund (siehe § 4 Abs. 3 und 4 BRKG) eine höhere Klasse, hat er die dadurch entstehenden Mehrkosten selbst zu tragen.

31 Der Begriff „notwendig“ und die Regelung des § 4 Abs. 2 BRKG machen zudem deutlich, dass **mögliche Fahrpreisermäßigungen** stets zu berücksichtigen sind.

Werden bei der Buchung von Bahnfahrkarten auf dem Firmenkundenportal der Deutschen Bahn AG im Internet (sog. Online-Tickets) zusätzliche Fahrpreisermäßigungen angeboten, sind diese ebenfalls zu nutzen.

4. Umfang der erstattungsfähigen Fahrtkosten

32 Zu den Fahrtkosten zählen nach Tz. 4.1.1. BRKGVwV neben den Kosten für **Fahrkarten** und auch die Auslagen für

- den Zu- und Abgang am Wohn-, Dienst- oder Geschäftsort,
- dienstliche Fahrten am Geschäftsort einschließlich Fahrten zu und von der Unterkunft,
- Aufpreise und Zuschläge für Züge (z. B. IC-/EC-Aufpreis zur Nutzung eines Verbundzeit- oder Deutschland-Tickets in IC-/EC-Zügen[2)]),
- Reservierungsentgelte,
- Bettkarten oder Liegeplatzzuschläge oder
- die Beförderung des notwendigen dienstlichen und persönlichen Gepäcks.

---

1) Zur straf- und disziplinarrechtlichen Wertung siehe Allgaier, DÖD 1991, 250.

2) Das Angebot zur Nutzung von IC-/EC-Zügen gegen Aufpreis in Verbindung mit bestimmten Zeitkarten (z. B. Deutschland- oder Verbundtickets) gilt nur bis zum 31. Dezember 2025.

Nach dem BMI-Rundschreiben vom 27. Juli 2005 – D I 5 – 222 101 – 1/16 – (GMBl. S. 934)[1]. gehören darüber hinaus auch die Auslagen für Fahrten außerhalb des Geschäftsortes zu den erstattungsfähigen Fahrtkosten, sofern dort aus wirtschaftlichen oder dienstlichen Gründen eine Unterkunft genutzt wird. **33**

Andere gleichfalls zur Erledigung des Dienstgeschäfts notwendige Auslagen, wie etwa die Kosten für die Gepäckversendung (ab 15 kg Handgepäck), werden als Nebenkosten erstattet (§ 10 Abs. 1 BRKG). **34**

5. Dienstreisen mit der Bahn

Dienstreisen erfordern eine sorgfältige Planung von Transport und Kosten, wobei die Bahn als umweltfreundliche und flexible Option für innerdeutsche Reisen eine zentrale Rolle spielt. **35**

Die Deutsche Bahn AG bietet hierfür ein breites Spektrum an Fahrkarten, Sondertarifen und Serviceleistungen, die speziell auf die Bedürfnisse von Geschäftsreisenden und Vielfahrenden zugeschnitten sind. **36**

a) Produktklassen und Zugangebote der Deutschen Bahn AG

Für Reisen innerhalb Deutschlands und ins angrenzende Ausland stellt die Deutsche Bahn AG unterschiedliche Fahrkarten bereit, die nach Produktklassen gegliedert sind und den jeweiligen Zugtypen zugeordnet werden. **37**

Diese Einteilung erleichtert die Auswahl der passenden Fahrkarte für Geschäftsreisende entsprechend ihrer Anforderungen an Geschwindigkeit, Komfort und Ausstattung.

Die Fahrkarten der Deutschen Bahn AG sind wie folgt nach Produktklassen (PK) gegliedert: **38**

- Im Fernverkehr:
  - Produktklasse A – Fernverkehr (Premium):

    Eingesetzte Zugtypen: InterCityExpress (ICE)[2], InterCityExpress Sprinter (ICE Sprinter), TGV, railjet (RJ)
  - Produktklasse B – Fernverkehr (Standard):

    Eingesetzte Zugtypen: InterCity (IC), EuroCity (EC)
- Im Nahverkehr:
  - Produktklasse C – Regionalverkehr:

    Eingesetzte Zugtypen: Interregio-Express (IRE), Regional-Express (RE), Regionalbahn (RB) und S-Bahn (S).

1) Siehe unter C.III.43.

2) Zum ICE-Netz 2025 siehe § 4 BRKG Rn. 40.

39 Die **zentralen Merkmale der Zugtypen** der Deutschen Bahn AG sind in folgender Übersicht zusammengefasst:

Zugtyp	Produktklasse	Einsatz	Ausstattung/ Besonderheiten
ICE	A – Fernverkehr Premium	nationale und grenzüberschreitende Verbindungen größere Städte	1. und 2. Klasse Klimaanlage WLAN Bordrestaurant/Bistro Sitzplatzreservierung möglich
ICE Sprinter	A – Fernverkehr Premium	wie ICE Schnellverbindungen mit wenigen Zwischenstopps	wie ICE aber schnellere Verbindung Fokus auf Business-Pendler
IC/ EC	B – Fernverkehr Standard	nationale und grenzüberschreitende Verbindungen größere Städte	komfortable Sitzplätze Bordservice Reservierung möglich
TGV	A – Fernverkehr Premium	Hochgeschwindigkeitsverbindungen Deutschland – Frankreich	Premium- und Standard-Klassen Bordservice Reservierung möglich
Thalys	A – Fernverkehr Premium	Hochgeschwindigkeit Deutschland – Belgien – Niederlande – Frankreich	Premium- und Standard-Klassen Bordservice Reservierung möglich
IRE	C – Nahverkehr Regional	schnellere Regionalzüge zwischen Städten weniger Halte	nur 2. Klasse keine Bordgastronomie teilweise Reservierung möglich
RE	C – Nahverkehr Regional	Einsatz für mittlere Entfernungen Halten an größeren Bahnhöfen	nur 2. Klasse keine Bordgastronomie

Zugtyp	Produktklasse	Einsatz	Ausstattung/ Besonderheiten
RB	C – Nahverkehr Regional	Einsatz für mittlere Entfernungen Halten an fast allen Bahnhöfen	nur 2. Klasse einfache Ausstattung
S-Bahn	C – Nahverkehr Regional	Einsatz im Stadtnahverkehr häufige Takte kürzere Strecken	Integration in Verkehrsverbund nur 2. Klasse

b) ICE-Netz der Deutschen Bahn AG

Das ICE-Netz wird hauptsächlich durch sechs ICE-Hauptstränge (Längsachsen) strukturiert, die die Achsen Nord-Süd sowie West-Ost verbinden und in einem mindestens zweistündigen Grundtakt, auf besonders stark nachgefragten Streckenabschnitten im Stundentakt befahren werden. Daneben gibt es sechs Quer- und Diagonalverbindungen (Verbindungsachsen) und zahlreiche Nebenstränge. 40

Einige ICE-Linien werden ins benachbarte europäische Ausland weitergeführt, z. B. nach Kopenhagen, Paris, Brüssel, Zürich, Basel, Salzburg und Wien. 41

Die **wichtigsten ICE-Linien in Deutschland für das Jahr 2025** mit ihren Liniennummern und typischen Verbindungen sind in der folgenden Übersicht dargestellt: 42

Linie	Richtung	Typische Verbindungen/ Zwischenhalte
ICE 2	Düsseldorf ↔ München	Düsseldorf – Köln – Frankfurt (M) Flughafen – Nürnberg – München
ICE 4	Hamburg ↔ Stuttgart	Hamburg – Hannover – Frankfurt (M) Flughafen – Frankfurt (M) – Mannheim – Stuttgart
ICE 8	Berlin ↔ München	Berlin – Halle (Saale) – Erfurt – Nürnberg – München
ICE 9	Berlin ↔ Bonn	Berlin – Wolfsburg – Hannover – Köln – Bonn
ICE 10	Berlin ↔ Köln	Berlin – Hannover – Bielefeld – Dortmund – Düsseldorf – Köln
ICE 11	Hamburg/Berlin ↔ München	Hamburg – Berlin – Leipzig – Erfurt – Fulda – Frankfurt (M) – Mannheim – Stuttgart – Augsburg – München

Linie	Richtung	Typische Verbindungen/ Zwischenhalte
ICE 12	Berlin ↔ Basel (Schweiz)	Berlin – Wolfsburg – Braunschweig – Kassel – Fulda – Frankfurt (M) – Mannheim – Karlsruhe – Freiburg – Basel
ICE 13	Berlin ↔ Frankfurt (M)	Berlin – Stendal – Wolfsburg – Braunschweig – Göttingen – Kassel – Fulda – Frankfurt (M)
ICE 14	Berlin ↔ Aachen	Berlin – Wolfsburg – Hannover – alternative Zwischenhalte in NRW – Essen – Duisburg – alternative Zwischenhalte in NRW – Köln – Aachen
ICE 15	Berlin ↔ Stuttgart	Berlin – Halle (Saale) – Erfurt – Frankfurt (M) – Stuttgart / Saarbrücken
ICE 15	Berlin ↔ Saarbrücken	Berlin – Frankfurt (M) – Darmstadt – Mannheim – Kaiserslautern – Saarbrücken
ICE 18	Hamburg ↔ München	Hamburg – Berlin – Halle (Saale) – Erfurt – Bamberg – Nürnberg – München
ICE 19	Berlin ↔ Koblenz	Berlin – Hannover – Bielefeld – Hagen – Wuppertal – Köln – Koblenz
ICE 20	Hamburg ↔ Zürich (Schweiz)	Hamburg – Hannover – Göttingen – Kassel – Frankfurt (M) – Mannheim – Karlsruhe – Baden Baden – Freiburg – Basel – Zürich
ICE 21	Berlin ↔ Binz	Berlin – Eberswalde – Prenzlau – Greifswald – Stralsund – Bergen – Binz
ICE 22	Hamburg ↔ Stuttgart	Hamburg – Hannover – Göttingen – Kassel – Frankfurt (M) – Frankfurt (M) Flughafen – Mannheim – Stuttgart
ICE 24	Hamburg ↔ Innsbruck (Österreich)	Hamburg – Lüneburg – Hannover – Göttingen – Kassel – Fulda – Würzburg – Augsburg – München – Innsbruck

Linie	Richtung	Typische Verbindungen/ Zwischenhalte
ICE 25	Hamburg ↔ München	Hamburg – Hannover – Göttingen – Kassel – Fulda – Würzburg – Nürnberg – Ingolstadt – München
ICE 26	Hamburg ↔ Karlsruhe	Hamburg – Lüneburg – Uelzen – Hannover – Göttingen – Kassel – Marburg – Gießen – Friedberg – Frankfurt (M) – Darmstadt – Heidelberg – Stuttgart Bruchsal – Karlsruhe
ICE 27	Hamburg ↔ Dresden	Hamburg – Büchen – Ludwigslust – Wittenberge – Berlin – Dresden
ICE 28	Hamburg ↔ München	Hamburg – Berlin – Wittenberg – Leipzig – Erfurt – Bamberg – Erlangen – Nürnberg – München
ICE 29	Hamburg ↔ München	Hamburg – Berlin – Nürnberg – München
ICE 32	Münster/Dortmund ↔ Klagenfurt (Österreich)/ Innsbruck (Österreich)	Münster/Dortmund – alternative Zwischenhalte in NRW – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Siegburg – Montabaur – Wiesbaden – Worms – Mainz – Mannheim – Heidelberg – Stuttgart – Ulm – alternative Zwischenhalte in BY/BW – Klagenfurt (Österreich)/Innsbruck (Österreich)
ICE 39	Hamburg ↔ Passau	Hamburg – Hamm – Dortmund – Bochum – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Bonn – Koblenz – Mainz – Frankfurt (M) Flughafen – Frankfurt (M) – Hanau – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau
ICE 41	Dortmund / Essen ↔ München	Dortmund/Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Frankfurt (M) Flughafen – Frankfurt (M) – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – München

Linie	Richtung	Typische Verbindungen/ Zwischenhalte
ICE 42	Hamburg ↔ München	Hamburg – Bremen – Osnabrück – Münster – Dortmund – Hagen – Wuppertal – Solingen –Köln – Frankfurt (M) Flughafen – Mannheim – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München
ICE 43	Hamburg ↔ Basel (Schweiz)	Hamburg – Bremen – Osnabrück – Münster – Dortmund – Bochum – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Frankfurt (M) Flughafen – Mannheim – Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel
ICE 45	Köln ↔ Stuttgart	Köln – Siegburg – Montabaur – Limburg – Wiesbaden – Mainz – Mannheim – Heidelberg – Stuttgart
ICE 47	Dortmund ↔ München	Dortmund – Bochum – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Frankfurt (M) Flughafen – Mannheim – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München
ICE 49	Köln ↔ Frankfurt (M)	Köln – Siegburg – Montabaur – Limburg – Frankfurt (M) Flughafen – Frankfurt (M)
ICE 50	Dresden ↔ Wiesbaden	Dresden – Riesa – Leipzig – Erfurt – Gotha – Eisenach – Bad Hersfeld – Fulda – Frankfurt (M) – Frankfurt (M) Flughafen – Mainz – Wiesbaden
ICE 55	Dresden ↔ Stuttgart	Dresden – Riesa – Leipzig – Leipzig Flughafen – Halle – Köthen – Magdeburg – Braunschweig – Hannover – Minden – Bad Oeynhausen – Herford – Bielefeld – Gütersloh – Hamm – Dortmund – Hagen – Wuppertal – Solingen – Köln – Bonn – Koblenz – Mainz – Mannheim – Heidelberg – Vaihingen – Stuttgart
ICE 60	München ↔ Basel (Schweiz)	München – Augsburg – Ulm – Stuttgart – Bruchsal – Karlsruhe – Basel