

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Schmidt, Tabea Rößner,
Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/13278 –**

Abwicklung erhöhter Beförderungsentgelte bei der Deutschen Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Jahr 2018 verzeichnete die Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS) 210.465 Fälle von Beförderungerschleichung (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.

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)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) stellt sich die Entwicklung für das Erhöhte Beförderungsentgelt (EBE) stellt sich für die letzten fünf Jahre wie folgt dar:

DB Gesamt

Jahr	Reisende gesamt	EBE gesamt	Anteil
2014	2.031.000.000	1.756.307	0,086 %
2015	2.016.000.000	1.818.701	0,090 %
2016	2.023.000.000	1.713.172	0,085 %
2017	2.077.000.000	1.576.040	0,076 %
2018	2.089.000.000	1.528.925	0,073 %
2019 (31.7.)	1.225.000.000	832.458	0,068 %

DB Fernverkehr

Jahr	Reisende gesamt	EBE DB Fernverkehr	Anteil
2014	129.000.000	135.301	0,105 %
2015	133.000.000	135.416	0,102 %
2016	140.000.000	127.604	0,091 %
2017	143.000.000	119.102	0,083 %
2018	149.000.000	107.399	0,072 %
2019 (31.7.)	85.000.000	60.710	0,071 %

DB Regio (inkl. S-Bahnen und Busse)

Jahr	Reisende gesamt	EBE DB Regio	Anteil
2014	1.902.000.000	1.621.006	0,085 %
2015	1.883.000.000	1.683.285	0,089 %
2016	1.883.000.000	1.585.568	0,084 %
2017	1.934.000.000	1.456.938	0,075 %
2018	1.940.000.000	1.421.526	0,073 %
2019 (31.7.)	1.140.000.000	771.748	0,068 %

Nach Mitteilung der DB AG ist eine Berechnung der Kontrollquoten nicht möglich, da die Anzahl der kontrollierten Personen nicht erfasst wird.

2. Wie viele der Schwarzfahrerinnen und Schwarzfahrer konnten in diesem Zeitraum nachträglich einen gültigen Fahrschein nachweisen oder glaubhaft machen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG stellt sich die Anzahl der nachträglichen Vorlagen für die letzten fünf Jahre wie folgt dar:

DB Gesamt

Jahr	Anzahl nachträgliche Vorlage
2014	226.706
2015	245.731
2016	251.375
2017	243.402
2018	247.336
2019 (31.7.)	120.810

3. Beträgt die Zahlungsfrist (Fälligkeit) für erhöhte Beförderungsentgelte bei der Deutschen Bahn AG einheitlich 14 Tage (so etwa bei der 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?

Nach Auskunft der DB AG beträgt die Zahlungsfrist für das erhöhte Beförderungsentgelt im Personenverkehr der DB 14 Tage. Für Fahrten innerhalb von Verkehrsverbänden und Landestarifen ist die Frist für das erhöhte Beförderungsentgelt in den Tarifbestimmungen der jeweiligen regionalen Verbände festgelegt. Eine Aufstellung, die die Zahlungsfristen der Verkehrsverbände ausweist, ist beigelegt (vgl. Anlage).

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)?

Nach Auskunft der DB AG stellt sich die Anzahl der Fälle für die letzten fünf Jahre wie folgt dar:

DB Gesamt

Jahr	Nichtzahler
2014	1.230.634
2015	1.259.934
2016	1.187.647
2017	1.067.343
2018	1.020.084
2019 (31.7.)	561.666

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
- nicht gemahnt,
 - einfach gemahnt;
 - mehrfach gemahnt,
- bevor das erhöhte Zahlungsentgelt bezahlt wurde oder weitere Schritte veranlasst wurden (bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG stellen sich die Fälle etwaiger weiterer Mahnungen durch das Verkehrsunternehmen im Zeitraum nach Ausstellung eines EBE-Belegs und vor Übergabe an einen Inkassodienstleister wie folgt dar:

DB Gesamt

Jahr	einfache zusätzliche Mahnung	keine zusätzliche Mahnung
2014	763.449	239.139
2015	774.115	242.852
2016	733.270	226.807
2017	684.685	185.617
2018	599.895	216.281
2019 (31.7.)	324.543	103.541

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

6. Ab wann betrachtet die Deutsche Bahn AG Schwarzfahrerinnen und Schwarzfahrer mit der Zahlung des erhöhten Beförderungsentgelts in Verzug?
- Durch welche Maßnahmen stellt die Deutsche Bahn AG sicher, dass der Schuldner gemäß § 286 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) in Verzug gerät?
 - 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?
 - 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?

Dies richtet sich nach den für einen Beförderungsvertrag einschlägigen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches, der Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie der jeweils einschlägigen Allgemeinen Beförderungsbedingungen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

7. In wie vielen Fällen hat die Deutsche Bahn AG Inkassounternehmen beauftragt, um das erhöhte Beförderungsentgelt einzufordern (bitte für die letzten fünf Jahre aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG stellt sich die Anzahl der Übergaben von EBE-Fällen an Inkassounternehmen in den letzten fünf Jahren wie folgt dar:

DB Gesamt

Jahr	Inkassoabgaben
2014	735.777
2015	740.184
2016	690.143
2017	628.215
2018	589.794
2019 (31.7.)	274.140

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)?

Nach Auskunft der DB AG erfolgt keine Beauftragung eines Inkassodienstleiters, ohne dass die DB AG vorher mindestens einmal eine schriftliche Mahnung erteilt hat.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

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)?

Die Durchschnittswerte der DB AG sind in nachfolgender Tabelle zusammengestellt:

DB Gesamt

Jahr	Durchschnittl. Anzahl Tage bis Inkassoabgabe
2014	64,1
2015	67,0
2016	62,7
2017	58,6
2018	60,4
2019 (31.7.)	55,1

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)?

DB Gesamt

Jahr	Anzahl Feststellungen mit Rechtsanwalt-Mahnung
2014	453.588
2015	406.922
2016	351.331
2017	312.036
2018	67.344
2019	0

Nach Auskunft der DB AG wird seit April 2018 das beauftragte Inkassounternehmen mit der Durchführung aller erforderlichen vorgerichtlichen Beitreibungsmaßnahmen sowie ggf. des gerichtlichen Mahnverfahrens und des Zwangsvollstreckungsverfahrens beauftragt.

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)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

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)?

Nach Auskunft der DB AG erfolgte eine Beauftragung einer Rechtsanwaltskanzlei in der Vergangenheit in Fällen, in denen die Beitreibungsmaßnahmen des Inkassounternehmens zu keiner Reaktion des EBE-Schuldners führten. Zusätzlich zu den unter Antwort zu Frage 9 genannten Fristen trat eine durchschnittliche Bearbeitungszeit von ca. 30 Tagen. Durch die in der Antwort zu Frage 10 dargestellte Änderung der Inkassopraxis bei der DB AG findet heute allerdings keine Beauftragung mehr statt. Die Durchschnittswerte sind in nachfolgender Tabelle zusammengestellt:

DB Gesamt

Jahr	Durchschnittl. Anzahl Tage bis Abgabe an Rechtsanwalt
2014	112,0
2015	132,2
2016	121,4
2017	107,6
2018	97,9
2019	0

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)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 10 bis 12 verwiesen.

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)?

Nach Auskunft der DB AG erfolgte dies in keinem Fall.

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)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 9 und 12 verwiesen.

16. Mit wie vielen Inkassounternehmen und mit wie vielen Rechtsanwaltskanzleien arbeitet die Deutsche Bahn AG üblicherweise zusammen, um das erhöhte Beförderungsentgelt einzufordern?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass sie mit einem Inkassounternehmen und einer Rechtsanwaltskanzlei zusammenarbeitet.

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?

Die Fragen 17a bis 17e werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG handelt es sich bei dem Inkassounternehmen um infoscore Forderungsmanagement GmbH, Gütersloher Straße 123, 33415 Verl.

Es gibt für den betroffenen Bereich der EBE-Erhebung mehrere vertragliche Vereinbarungen mit dem beauftragten Inkassounternehmen. Zu den konkreten

Vertragsbedingungen kann keine Auskunft erteilt werden, da diese Verträge wettbewerbsrelevante Informationen zu Konditionen und Kostenstrukturen enthalten, deren Veröffentlichung zu Nachteilen sowohl des Inkassounternehmens als auch der DB-Gesellschaften führen könnten, z. B. bei zukünftigen Beschaffungen. Die vertraglichen Vereinbarungen enthalten daher geschäftsübliche Verschwiegenheitserklärungen der Vertragspartner.

Die Inkassogebühren können variieren; übersteigen jedoch in keinem Fall die Schwelle von 1,3 Gebühren nach Nr. 2300 VV RVG. Zu den Voraussetzungen, unter denen die Gebühren variieren sowie zu den konkreten Vertragskonditionen, kann nach Mitteilung der DB AG aus den o. g. Gründen keine Auskunft erteilt werden.

18. Inwiefern wurde das Inkassomanagement der Bahn öffentlich ausgeschrieben, wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis?

Nach Auskunft der DB AG unterlag in Bezug auf die Einforderung erhöhter Beförderungsentgelte das Inkassomanagement in der Vergangenheit keiner Ausschreibungspflicht.

19. An welche Rechtsanwaltskanzlei wurden die meisten Fälle zur Einforderung des erhöhten Beförderungsentgelts weitergegeben?
- Wie viele Fälle waren das?
 - Existiert eine Rahmenvereinbarung bzw. vertragliche Grundlage für die Zusammenarbeit, und falls ja, wie lautet diese?
 - Inwiefern und zu welchen Konditionen gibt die Deutsche Bahn AG die Forderung eines erhöhten Beförderungsentgelts ab?
 - 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?

Nach Auskunft der DB AG werden die Fälle an folgende Rechtsanwaltskanzlei weitergegeben: Rechtsanwalt Rainer Haas und Kollegen, Rechtsanwalts-gesellschaft mbH, Murgstrasse 3, 76532 Baden-Baden.

Hinsichtlich der Anzahl der weitergegebenen Fälle wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

Es existiert eine Rahmenvereinbarung/vertragliche Grundlage für die Zusammenarbeit. Allerdings wurde die Zusammenarbeit der DB AG mit der betreffenden Rechtsanwaltskanzlei bezüglich der vorgerichtlichen und mahngerichtlichen Beitreibung der ab 04/2018 entstandenen Forderungen aus EBE beendet.

Zu den konkreten Vertragsbedingungen kann keine Auskunft erteilt werden, da diese Verträge wettbewerbsrelevante Informationen zu Konditionen und Kostenstrukturen enthalten, deren Veröffentlichung zu Nachteilen der DB-Gesellschaften führen könnten. Auskünfte zu konkreten Mandatsbedingungen sowie Vertragsbedingungen können nicht erteilt werden.

Auf vertraglicher Grundlage sind Abstimmungen zum Beitreibungsprozess möglich. Im aktuellen Inkassoprozess werden die Betreibungsmaßnahmen mit

Ausnahme der Durchführung eines etwaigen streitigen Gerichtsverfahrens ausschließlich vom Inkassounternehmen ausgeführt.

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?
- Wenn ja, warum erfolgt die externe Beauftragung?
 - Wenn nein, warum liegen die Erkenntnisse nicht vor?

Nach Auskunft der DB AG stellen Sachnähe und Effizienz spezialisierter Dienstleister bei der Abwicklung säumiger Forderungen eine gebotene und marktübliche Entscheidung dar. Entscheidungen im Kontext der „Einzahlung überfälliger Forderungen aus erhöhten Beförderungsentgelten“ werden dabei unter Kundenorientierungs-, Prozessqualitäts- und Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten getroffen. Diese werden kontinuierlich überprüft.

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)?
- Mit welchem Ergebnis (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
 - Welche Kriterien führen regelmäßig zu Strafanzeigen, z. B. bestimmte Anzahl der Leistungerschleichung in bestimmter Zeit o. Ä.?

Nach Auskunft der DB AG liegen folgende Daten vor:

DB Gesamt

Jahr	Anzahl Strafanträge
2014	246.188
2015	247.685
2016	230.835
2017	222.403
2018	181.985
2019 (31.7.)	81.521

Nähere Erkenntnisse zu den Ermittlungsergebnissen liegen nicht vor.

Die DB AG hat intern festgelegt, dass ein Strafantrag wegen des Erschleichens von Leistungen gemäß § 265a StGB gestellt wird, wenn bei der gleichen Person drei Mal eine „Schwarzfahrt“ innerhalb eines relativ kurzen Zeitraums festgestellt wird. Danach erfolgt bei jeder weiteren „Schwarzfahrt“ ein Strafantrag.

Anlage

Tarifgebiet	Bezeichnung	Frist nachträgliche Vorlage innerhalb	Zahlungsfrist
001	DB Verkehr	14 Tage	14 Tage
002	Brennerverkehr	14 Tage	14 Tage
005	DING - Donau-Iller Nahverkehrsverbund	7 Tage	30 Tage
006	TGO - Tarifverbund Ortenau	7 Tage	14 Tage
007	VPE - Verkehrsverbund Pforzheim-Enz-Kreis	14 Tage	14 Tage
008	ÜTDH - ÜT DING/HTV	14 Tage	14 Tage
009	HNV - Heilbronner Verkehrsverbund	7 Tage	14 Tage
013	WTV - Waldshuter TarifVerbund	7 Tage	14 Tage
015	RVF - Regionalverbund Freiburg	7 Tage	14 Tage
017	AVV - Aachener Verkehrsverbund	14 Tage	14 Tage
021	RMV - Rhein-Main-Verkehrsverbund	7 Tage	7 Tage
022	SVV - Salzburger Verkehrsverbund	14 Tage	30 Tage
024	RVL - Regio Verkehrsverbund Lörrach	7 Tage	14 Tage
025	VHB - Verkehrsverbund Hegau-Bodensee	7 Tage	14 Tage
027	VRM - Verkehrsverbund Rhein-Mosel	14 Tage	14 Tage
028	RNN - Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund	7 Tage	7 Tage
029	NVV - Nordhessischer Verkehrsverbund	7 Tage	14 Tage
033	VBB- Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg	7 Tage	14 Tage
038	VRB - Verbundtarif Region Braunschweig	7 Tage	7 Tage
039	VSN - Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen	14 Tage	14 Tage
042	VBN - Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen	7 Tage	10 Tage
043	VRR - Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	14 Tage	14 Tage
045	VRS - Verkehrsverbund Rhein-Sieg	14 Tage	14 Tage
046	VVO - Verkehrsverbund Oberelbe	7 Tage	7 Tage
047	HVV- Hamburger Verkehrsverbund	7 Tage	30 Tage
048	GVH - Großraum-Verkehr Hannover	14 Tage	14 Tage
049	VGN - Verkehrsverbund Großraum Nürnberg	10 Tage	10 Tage
050	VVM - Verkehrsverbund Mainfranken	7 Tage	14 Tage
051	VRN - Verkehrsverbund Rhein-Neckar	7 Tage	7 Tage
052	MVV - Münchner Verkehrsverbund	14 Tage	30 Tage
053	VGRI - Verkehrsgemeinschaft Rottal-Inn	7 Tage	14 Tage
054	OWL Der Sechser - Verkehrsgemeinschaft Ostwestfalen-Lippe	14 Tage	14 Tage
055	HST - Hochstifttarif (nph)	14 Tage	14 Tage
057	AVV - Augsburger Verkehrsverbund	7 Tage	7 Tage
058	VVS - Verkehrsverbund Stuttgart	7 Tage	30 Tage
059	OAM - OstalbMobil	14 Tage	14 Tage
062	VSB - Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar	7 Tage	14 Tage
063	TUT - Tuttlinger Verbundtarif	7 Tage	14 Tage
064	VRL - Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe	14 Tage	14 Tage
068	saarVV - Saarländischer Verkehrsverbund	7 Tage	7 Tage
069	VSH - Kreisverkehr Schwäbisch Hall	7 Tage	14 Tage

072	VVV - Verkehrsverbund Warnow	7 Tage	7 Tage
076	KVV - Karlsruher Verkehrsverbund	7 Tage	14 Tage
077	FMV - Filisland Mobilitätsverbundes GmbH	7 Tage	14 Tage
086	HTV - Heidenheimer Tarifverbund	14 Tage	14 Tage
090	WBV - Waldbahn Verbund	14 Tage	14 Tage
103	VLP - Verkehrsverbund Landkreis Passau	7 Tage	14 Tage
104	VGM - Verkehrsgemeinschaft Münsterland	14 Tage	14 Tage
106	BODO - Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund	7 Tage	14 Tage
107	RTK - Der 3er-Tarif - Regionale Tarifkooperation Schwarzwald-Baar-Heuberg/VSB/TUTicket/VVR	7 Tage	14 Tage
108	VTV - Verbund Tarif Vogtland	7 Tage	21 Tage
110	SHT - Schleswig-Holstein-Tarif	7 Tage	14 Tage
111	VAB - Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain	7 Tage	14 Tage
112	VVR - Verkehrsgemeinschaft Rottweil	7 Tage	14 Tage
114	VGWS - Verkehrsgemeinschaft Westfalen Süd	14 Tage	14 Tage
115	VRT - Verkehrsverbund Region Trier	14 Tage	30 Tage
116	naldo - Verkehrsgesellschaft Neckar-Alb-Donau	7 Tage	14 Tage
117	VLC - Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cham	7 Tage	14 Tage
118	VGf - Verkehrsgemeinschaft Freudenstadt	7 Tage	14 Tage
120	MDV - Mitteldeutscher Verkehrsverbund	7 Tage	14 Tage
121	VMS - Verkehrsverbund Mittelsachsen	7 Tage	14 Tage
128	GTV - Gemeinschaftstarif Vorpommern	14 Tage	14 Tage
129	ABW-Tarif - Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg-Tarif	14 Tage	14 Tage
133	VMT - Verkehrsverbund Mittelthüringen	7 Tage	7 Tage
137	NRW-Tarif	14 Tage	14 Tage
138	VGC - Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw	7 Tage	14 Tage
143	ÜTWS Verkehrsverbund Rhein-Mosel	7 Tage	7 Tage
147	marego - Magdeburger Regionalverkehrsverbund	7 Tage	14 Tage
237	Niedersachsentarif	14 Tage	14 Tage
238	Baden-Württemberg-Tarif	7 Tage	7 Tage
370	HGV - Deutschland-Frankreich	14 Tage	14 Tage
371	Brennerverkehr	14 Tage	14 Tage

