

Amtsblatt des Landkreises Lindau (Bodensee)

Nr. 15/2026

22. Juni 2026

Herausgeber und Druck:
Anschrift:

Landkreis Lindau (Bodensee), Stiftsplatz 4, 88131 Lindau (Bodensee)
Postfach 3322, 88115 Lindau (Bodensee)

Inhaltsübersicht	Seite
Öffentliche Zustellung gemäß Art. 15 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des Bayerisches Verwaltungs-zustellungs- und Vollstreckungsgesetz (VwZVG)	1 - 2
Bekanntmachung der Haushaltssatzung des Zweckverbandes Sing- und Musikschule Westallgäu für das Haushaltsjahr 2026	2 - 3
Haushaltssatzung des Abwasserverbandes Rothach für das Haushaltsjahr 2026	3 - 4
Höchsttarif-Richtlinie des Landkreises Lindau (Bodensee) vom 1.05.2026	4 - 6
Anlagen	

Öffentliche Zustellung gemäß Art. 15 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des Bayerisches Verwaltungszustellungs- und Vollstreckungsgesetz (VwZVG)

Hiermit wird durch öffentliche Bekanntmachung gemäß Artikel 15 VwZVG öffentlich zugestellt:

Der Bescheid des Landratsamtes Lindau (B) zum Vollzug des Kreislaufwirtschaftsrechts (KrWG) und der Altfahrzeugverordnung (AltfahrzeugV) vom 08.06.2026, Aktenzeichen 31-1762-39/26

an

Artur Sandulenko

letzte bekannte Anschrift: Bismarckstraße 38, 24392 Süderbrarup- SH (seit 01.12.2025 v.A.w. nach unbekannt abgemeldet).

Die Zustellung des Bescheides erfolgt durch öffentliche Bekanntmachung, da der Aufenthaltsort des Empfängers unbekannt ist und eine Zustellung an einen Vertreter oder Zustellungsbevollmächtigten nicht möglich ist.

Der Bescheid kann beim Landratsamt Lindau (Bodensee), Bregenzer Str. 35, Zimmer 318 nach vorheriger telefonischer Vereinbarung (Tel. +49 8382 270 323) eingesehen werden. Die Zustellung gilt mit dem Tage der Bekanntmachung im Amtsblatt als bewirkt.



Kommunikationszeiten:
Busverbindung:
Bankverbindung:

Montag bis Donnerstag 07:30 bis 16:30 Uhr, Freitag 07:30 bis 12:30 Uhr und nach Vereinbarung
Stadtbus Linie 1 und 2 - Heidenmauer/Maxhof; RBA Linie 17, 18 und 21 - Heidenmauer/Spielbank
Sparkasse Schwaben Bodensee (BLZ 731 500 00) Konto-Nr. 620 001 206
IBAN DE96 7315 0000 0620 0012 06, BIC BYLADEM1MLM

Der Bescheid gilt als zugestellt, wenn seit dem Tag der Bekanntmachung der Benachrichtigung zwei Wochen vergangen sind (Artikel 15 Absatz 2 Satz 6 VwZVG).

Es wird darauf hingewiesen, dass mit dieser öffentlichen Zustellung Fristen in Gang gesetzt werden, nach deren Ablauf Rechtsverluste bzw. Rechtsnachteile drohen können.

Lindau (Bodensee), 08.06.2026

Landratsamt Lindau (Bodensee)

Melanie Koehler, Fachbereich 31, Bauen und Umwelt

EAPI 1762

Bekanntmachung der Haushaltssatzung des Zweckverbandes Sing- und Musikschule Westallgäu für das Haushaltsjahr 2026

Der Zweckverband Sing- und Musikschule Westallgäu hat die Haushaltssatzung für das Jahr 2026 beschlossen. Die Haushaltssatzung tritt mit dem 1. Januar 2026 in Kraft. Die Haushaltssatzung und der Haushaltsplan liegen während des ganzen Jahres in der Geschäftsstelle im Rathaus in Weiler im Allgäu sowie bei den Mitgliedsgemeinden innerhalb der allgemeinen Geschäftsstunden zur Einsicht auf (Art. 65 Abs. 3 GO i. V. mit Art. 26 Abs. 2 GO).

Zweckverband Sing- und Musikschule Westallgäu
gez. Paintner, Verbandsvorsitzender

Haushaltssatzung des Zweckverbandes Sing- und Musikschule Westallgäu für das Haushaltsjahr 2026

Aufgrund der Art. 40 und 26 des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit sowie der Art. 63 ff. der Gemeindeordnung erlässt der Zweckverband Sing- und Musikschule Westallgäu folgende Haushaltssatzung:

§ 1

Der als Anlage beigefügte Haushaltsplan für das Haushaltsjahr 2026 wird hiermit festgesetzt. Er schließt im Verwaltungshaushalt in den Einnahmen und Ausgaben mit

987.200

und im Vermögenshaushalt in den Einnahmen und Ausgaben mit

60.000 ab.

§ 2

Kreditaufnahmen für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen werden nicht festgesetzt.

§ 3

Verpflichtungsermächtigungen im Vermögenshaushalt werden nicht festgesetzt.

§ 4

Umlagen zur Deckung der Ausgaben des Verwaltungshaushaltes und des Vermögenshaushaltes werden in Höhe von **404.000** festgesetzt.

§ 5

Der Höchstbetrag der Kassenkredite zur rechtzeitigen Leistung von Ausgaben nach dem Haushaltsplan wird auf **25.000** festgesetzt.

§ 6

Diese Haushaltssatzung tritt mit dem 1. Januar 2026 in Kraft.

Weiler im Allgäu, den 13.05.2026
Zweckverband Sing- und Musikschule Westallgäu
gez. Paintner
Verbandsvorsitzender
EAPI 941

Haushaltssatzung des Abwasserverbandes Rothach für das Haushaltsjahr 2026

Aufgrund der Artikel 41 und 27 des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit sowie der Art. 63 ff. der Gemeindeordnung erlässt der Abwasserverband Rothach folgende Haushaltssatzung:

§ 1

Der als Anlage beigefügte Haushaltsplan für das Haushaltsjahr 2026 wird hiermit festgelegt:

er schließt im Verwaltungshaushalt

in den Einnahmen und den Ausgaben mit 4.994.100 □

und im Vermögenshaushalt

in den Einnahmen und den Ausgaben mit 3.483.100 □

§ 2

Kreditaufnahmen für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen werden auf 1.547.200 festgesetzt.

§ 3

Verpflichtungsermächtigungen im Vermögenshaushalt werden auf 790.000 festgesetzt.

§ 4

Umlagen zur Deckung der Ausgaben des Verwaltungs- und des Vermögenshaushaltes werden nicht festgesetzt.

§ 5

Der Höchstbetrag der Kassenkredite zur rechtzeitigen Leistung von Ausgaben nach dem Haushaltsplan wird auf 800.000 € festgesetzt.

§ 6

Diese Haushaltssatzung tritt mit dem 01. Januar 2026 in Kraft

Lindenberg im Allgäu, 16.06.2026

gez. Peter Stahl

Verbandsvorsitzender

EAPI 941

Höchsttarif-Richtlinie des Landkreises Lindau (Bodensee) vom 1.05.2026

über die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs durch Festsetzung des Gemeinschaftstarifs für den Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo) als Höchsttarif für den Landkreis Lindau (Bodensee)

I.

Durch den Beitritt des Landkreises Lindau (Bodensee) zum Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo) zum 01.01.2018 wurde durch den Landkreis Lindau (Bodensee) der Gemeinschaftstarif für den Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo) im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift als Höchsttarif i.S.v. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzt. Durch den Beitritt sind verbundbedingte Belastungen entstanden, die den unter die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung fallenden Verkehrsunternehmen ausgeglichen werden. Die mit der allgemeinen Vorschrift verbundene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst aktuell:

1. Der Gemeinschaftstarif für den Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo) wird als Höchsttarif festgesetzt.
2. Die mit der Festsetzung des Gemeinschaftstarif für den Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo) als Höchsttarif verbundene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst
 - a) die Beförderung von Fahrgästen im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 42 PBefG oder nach § 2 Abs. 1 PBefG sowie im Schienenpersonenverkehr nach § 2 Abs. 5 AEG mit Quelle und Ziel im Verbundgebiet zu den jeweils von der Genehmigungsbehörde zugestimmten Beförderungsentgelten und -bedingungen des bodo-Gemeinschaftstarifs;
 - b) den Beitritt als Gesellschafter zur Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mbH (Verbundgesellschaft), oder
 - c) den Abschluss eines Zusammenarbeitsvertrages mit der Verbundgesellschaft;

- d) den Beitritt zum Einnahmearbeitungsvertrag zwischen der Verbundgesellschaft und den bodo-Gemeinschaftstarif anwendenden Unternehmen.

Das komplette bodo-Tarifwerk ist im Internetauftritt der Verbundgesellschaft abrufbar (www.bodo.de).

3. Geografischer Geltungsbereich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ist das Gebiet der Landkreise Ravensburg, Bodenseekreis und Lindau (Bodensee). Soweit mit benachbarten Verkehrs- und Tarifverbünden oder Tarifgemeinschaften tarifliche Regelungen für den grenzüberschreitenden Verkehr bestehen, sind diese ebenfalls Bestandteil des bodo-Gemeinschaftstarifs. Ansonsten gilt diese allgemeine Vorschrift bei einem kreisgrenzenüberschreitenden Verkehr nur auf dem Streckenabschnitt innerhalb des Landkreises, sofern nicht der Landkreis und der benachbarte Aufgabenträger/die benachbarte zuständige Behörde etwas anderes vereinbart haben.
4. Unternehmen, welche den bodo-Gemeinschaftstarif anwenden, haben Anspruch auf
 - a) den Abschluss eines Zusammenarbeitsvertrages mit der Verbundgesellschaft gemäß Musterzusammenarbeitsvertrag (Anlage 1 für Unternehmen des straßengebundenen Verkehrs, Anlage 2 für Eisenbahnverkehrsunternehmen);
 - b) den Beitritt zum Einnahmearbeitungsvertrages zwischen der Verbundgesellschaft und den den bodo-Gemeinschaftstarif anwendenden Unternehmen (Anlage 3);
 - c) einen Ausgleich für das Anbieten und Anerkennen des Deutschlandtickets und Ermäßigungsticket und des Deutschlandtickets Jugend BW (Anlage 4) mit Wirkung ab 1.01.2024 bzw. 1.12.2023.
 - d) den Ausgleich verbundbedingter Belastungen aus dem Verkauf und der Anerkennung des bodo-Gemeinschaftstarifs; letzteres gilt nicht, soweit Unternehmen einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit dem Landkreis innehaben, in dessen Rahmen die Erlösverantwortung vom Landkreis getragen wird (sog. Brutto-Vertrag).
Die auf bestimmte Verkehrsleistungen entfallenden Ausgleichsleistungen teilt die Verbundgesellschaft auf schriftliche Anfrage mit. Die der Mitteilung zugrunde liegenden Daten lässt die Verbundgesellschaft durch einen unabhängigen Sachverständigen ermitteln. Die Durchführungsvorschriften im Einnahmearbeitungsvertrag können ohne Zustimmung der Landkreise Ravensburg, Bodenseekreis und Lindau (Bodensee) nicht geändert werden.
5. Unternehmen, welche die Voraussetzungen nach Nr. 2. erfüllen, haben Anspruch auf Beitritt als unmittelbarer oder mittelbarer Gesellschafter zur Verbundgesellschaft (Gesellschaftsvertrag in Anlage 5). Gesellschaftsverträge von Unternehmenszusammenschlüssen, welche Gesellschafter der Verbundgesellschaft sind, übermittelt die Verbundgesellschaft auf schriftliche Anfrage.
Die Verbundgesellschaft erteilt auf schriftliche Anfrage hin Auskunft über die jeweilige Belastung des vorangegangenen Wirtschaftsjahres und die voraussichtliche Belastung im laufenden Wirtschaftsjahr.
6. Unternehmen, die gemäß Nr. 4 d) einen Ausgleich verbundbedingter Belastungen erhalten, und weiteren betrieblichen Tätigkeiten außerhalb der Beförderung von Fahrgästen im bodo-Verbundgebiet unter Anwendung des bodo-Gemeinschaftstarifs nachgehen, haben eine Trennungsrechnung einzurichten. Die Durchführungsvorschriften für die Trennungsrechnung ergeben sich aus Ziff. 5 des Anhangs zur VO (EG) 1370/2007. Die Schlüsselung von

Querschnittsfunktionen hat nach den Grundsätzen der Sachgerechtigkeit und Stetigkeit zu erfolgen. Die Trennungsrechnung muss den gleichen Zeitraum wie die Jahresabschlüsse umfassen.

7. Unternehmen, die gemäß Nr. 4 d) einen Ausgleich verbundbedingter Belastungen erhalten, verpflichten sich, die Regeln der Nrn. 1 bis 6 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 einzuhalten. Hierzu legen sie dem Landkreis Lindau (Bodensee) für den Fall, dass der Landkreis Lindau (Bodensee) die Einhaltung nachzuweisen hat, auf Anforderung eine Bestätigung eines Steuerberaters oder Wirtschaftsprüfers vor, der zufolge sämtliche Regeln des Anhangs eingehalten werden. Die Angemessenheit der Kosten und des Gewinns ist zu begründen.

II.

1. Diese allgemeine Vorschrift tritt am 01.05.2026 in Kraft. Sie ersetzt die bisherige Höchsttarif-Richtlinie vom 12.12.2017.
2. Die Veröffentlichung des Gesamtberichts gemäß Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt durch den Landkreis Lindau (Bodensee).
3. Die Regelungen in I. 6. und 7. gelten nicht für Unternehmen, bei denen die Voraussetzungen gemäß Art. 2 Abs. 1 und 2 und Art. 3 VO (EG) Nr. 1998/2006 (De minimisEVO) erfüllt sind.

Lindau (Bodensee), den 30.04.2026
Landratsamt Lindau (Bodensee)
Elmar Stegmann
Landrat
EAPI 851

Anlagen

Zusammenarbeitsvertrag

zwischen den Verkehrsunternehmen

**Benedikt Heine GmbH,
Buslinien Stauber GmbH & Co. KG,
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)
für den Busverkehr der RAB,
Ehrmann - Reisen e.K.,
Hutter Reisen GmbH,
Omnibusbetrieb Morath,
Omnibus Müller GmbH & Co. KG,
Omnibusverkehr Bühler GmbH & Co.
Omnibusverkehr Volk GmbH,
Omnibusverkehr Wangen, Max Buchmann GmbH & Co. KG,
Omnibus Wild GmbH,
RBA Regionalbus Augsburg GmbH,
Reisch GmbH Omnibusverkehr,
rundumbus Ravensburg Weingarten GmbH,
Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH,
Stadtverkehrs GmbH B.W.,
Strauss GmbH & Co. KG,
Verkehrsbetrieb Hagmann GmbH & Co. KG,
Waibel-Höschele-Reisen,
Werner Sohler GmbH**

nachstehend „Verkehrsunternehmen“ genannt

und

der **Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mbH**
nachstehend „bodo“ genannt.

§ 1

Rechtsstellung des Verkehrsunternehmens, Bedienungsverbote

- (1) Das Verkehrsunternehmen bleibt nach Maßgabe dieses Vertrages eigenverantwortlicher, selbständiger, rechtlich und wirtschaftlich unabhängiger Unternehmer im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Insbesondere bleibt das Verkehrsunternehmen Vertragspartner seiner Fahrgäste sowie Träger der sich aus Gesetz und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten.

- (2) Das Verkehrsunternehmen stimmt zu, dass die zu seinen Gunsten von der Genehmigungsbehörde festgelegten Bedienungsverbote für die in den Verbund einbezogenen Linien bzw. Linienabschnitte anderer Verkehrsunternehmen während der Geltungsdauer dieses Vertrages nicht angewandt werden.
- (3) Das Verkehrsunternehmen wirkt bei der Rahmenplanung des bodo mit.
- (4) Die Vertragspartner verpflichten sich, vertrauensvoll zusammenzuarbeiten.

§ 2 Durchführung des Betriebes

- (1) Das Verkehrsunternehmen betreibt Linienverkehr gem. § 42 PBefG auf den in Anlage 1 des Vertrages über den Ausgleich verbundbedingter Belastungen genannten Linien und Linienabschnitten im Verbundgebiet (Verbundlinien), nach dem jeweils genehmigten Fahrplan (Leistungsangebot). Diese Linienverkehre sind zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses nach § 13 PBefG genehmigt.
- (2) Das Verkehrsunternehmen wird die Rahmenplanung der Verbundgesellschaft für die Linienführung der Führung seiner Linien zugrunde legen, wenn
 - der zuständige Aufgabenträger im Sinne des ÖPNV-Gesetzes für Baden-Württemberg die Verbundgesellschaft hiermit beauftragt hat,
 - diese Rahmenplanung mit den Rahmenfestlegungen des jeweiligen Nahverkehrsplans übereinstimmt,
 - die Umsetzung nicht zu wirtschaftlichen oder rechtlichen Nachteilen für das Verkehrsunternehmen führt und
 - die Genehmigungsbehörde nach dem PBefG diese Änderungen genehmigt bzw. ihnen zustimmt.

Wenn die Umsetzung zu wirtschaftlichen Nachteilen für das Verkehrsunternehmen führt, wird das Verkehrsunternehmen sein Angebot entsprechend anpassen, wenn der Aufgabenträger diese Nachteile voll ausgleicht und diese Ausgleichsleistungen die Eigenwirtschaftlichkeit der betroffenen Linienverkehre nicht tangieren. Wenn Meinungsverschiedenheiten über die Höhe des voraussichtlichen oder bestehenden Nachteils nicht ausgeräumt werden können, ist dieser von einem gemeinsam zu bestellenden Wirtschaftsprüfer zu ermitteln. Die Kosten hat bodo zu tragen, wenn die Prüfung den wirtschaftlichen Nachteil für das Verkehrsunternehmen bestätigt. Wenn die Prüfung keinen wirtschaftlichen Nachteil ergibt, hat das Verkehrsunternehmen die Kosten zu tragen. Wenn sich ein geringerer Nachteil ergibt, als von dem Verkehrsunternehmen geltend gemacht worden ist, trägt das Verkehrsunternehmen den entsprechenden Kostenanteil, den Rest bodo. Vereinbarungen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen über Mehrleistungen oder eine andere Linienführung bleiben hiervon unberührt. Das gleiche gilt für die Rechte der Genehmigungsbehörde nach § 21 Abs. 3 PBefG.

- (3) Das Verkehrsunternehmen wird auf Wunsch des bodo Betriebsleistungen auf parallel bedienten Linienabschnitten reduzieren, wenn es dafür auf seinen anderen in den Verbund einbezogenen Linien oder Linienabschnitten entsprechende Mehrleistungen kostenneutral erbringen kann und wenn bodo diesen Mehrleistungen zugestimmt hat. Diese Leistungsänderungen sind keine verminderten Betriebsleistungen oder Mehrleistungen im Sinne des § 3 Abs. 2 und 5 des Einnahmeaufteilungsvertrages.

Wenn eine solche Umschichtung nicht erfolgt oder nicht möglich ist, werden sich die beteiligten Verkehrsunternehmen über den Abbau von parallel bedienten Linienabschnitten verständigen. Kommt eine Einigung nicht zustande, kann bodo den Abbau von parallelen Bedienungen vorgeben, wenn

- hierdurch die mittlere Reiseweite des Verkehrsunternehmens nicht verringert wird und
- das Verkehrsunternehmen deswegen keine GVFG-Fördermittel zurückzahlen muss und
- der Abbau nicht mehr als 10 % der Gesamt-Betriebsleistungen des Verkehrsunternehmens im Verbundgebiet betrifft.

Wenn Schienenverkehre aktiviert oder neu eingerichtet werden und hierdurch Busparallelverkehre entstehen, sind über deren Abbau gesonderte Vereinbarungen zu schließen, wenn dieser Abbau während der Laufzeit der entsprechenden Genehmigungen erfolgen soll. Dies gilt nicht für die Buslinien der Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH, die wegen der Einrichtung neuer Haltepunkte auf der Eisenbahnstrecke Friedrichshafen - Markdorf ausgedünnt oder eingestellt werden. Diese Maßnahmen sind auch nicht nach § 3 Abs. 2 des Einnahmeaufteilungsvertrags zu behandeln.

- (4) bodo stellt im Namen und Auftrag des Verkehrsunternehmens den Antrag auf Fahrplanzustimmung nach § 40 Abs. 2 PBefG bei der Genehmigungsbehörde, sofern sich das Verkehrsunternehmen nicht im Einzelfall die Antragstellung vorbehält. Hierüber ist bodo unverzüglich zu unterrichten.

§ 3 Verbundtarif

- (1) Die an bodo beteiligten Verkehrsunternehmen stimmen ihre Vorstellungen über die Höhe und den Zeitpunkt der jeweiligen Anpassung des Verbundtarifes miteinander ab und bemühen sich um eine einvernehmliche Lösung. Wenn die Kostensteigerungen der Unternehmen des straßengebundenen ÖPNV höher sind als die Kostensteigerungen der SPNV- Unternehmen und umgekehrt, ist dies zu berücksichtigen. Das gleiche gilt, wenn innerhalb einer dieser Gruppen ein Unternehmen oder Unternehmenszusammenschluss mit mehr als 5 % der Gesellschaftsanteile höhere Kostensteigerungen aufweist als der Durchschnitt dieser Gruppe, oder sich dessen Erträge aufgrund von Veränderungen des unterneh-

mensspezifischen Vomhundertsatzes nach § 148 SGB, Teil IX, Kap. 13 vermindern.

- (2) Das Verkehrsunternehmen ist damit einverstanden, dass bodo in seinem Namen und Auftrag die zur Einführung oder Änderung des Verbundtarifs erforderlichen Tarifierträge nach dem PBefG bei der Genehmigungsbehörde stellt. bodo veranlasst die ortsüblichen Bekanntmachungen des Verbundtarifs.
- (3) Das Verkehrsunternehmen verkauft für alle Fahrten mit Quelle und Ziel innerhalb des Verbundraumes ausschließlich Fahrausweise des Verbundtarifs und anerkennt auf seinen Linien die Verbundtarif-Fahrausweise. Sonderverkehre des Verkehrsunternehmens in Konkurrenz zu den Linien nach Anlage 1 des Vertrages über den Ausgleich verbundbedingter Belastungen bedürfen einer besonderen Vereinbarung mit bodo.
- (4) Das Verkehrsunternehmen kann Freifahrscheine bzw. Freikarten im bisherigen Umfang auf seinen eigenen Linien weiterhin ausstellen.

§ 4

Ausgleichsleistungen für verbundbedingte Belastungen

Die Ausgleichsleistungen für verbundbedingte Belastungen sind in einem gesonderten Vertrag zwischen dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen geregelt.

§ 5

Vertrieb

- (1) Der Verkauf von Fahrausweisen des Verbundtarifs erfolgt über elektronische Fahrscheindrucker (EFD), und/oder Vorverkaufsstellen und /oder Fahrausweisautomaten. Das Verkehrsunternehmen beschafft, soweit dies zur Einführung des Verbundtarifs erforderlich ist, für Fahrzeuge und Verkaufsstellen elektronische Fahrscheindrucker oder Fahrausweisautomaten und installiert diese. Einzelheiten dazu sowie zur Finanzierung werden in einer Vereinbarung zwischen dem Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger gesondert geregelt.
- (2) Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, zukünftig über die Erstausrüstung hinausgehende Beschaffungen von EFD mit Gerätenummern, Modulnummern usw. bodo zu melden.
- (3) Soweit Zeitkarten des Verbundtarifs nicht über EFD verkauft werden, erhält das Verkehrsunternehmen von bodo auf Anforderung die erforderlichen Fahrausweise gegen Empfangsbestätigung.
- (4) Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, die Fahrgeldeinnahmen ordnungsgemäß zu erheben.
- (5) Die Regelungen des Listenverfahrens im Ausbildungsverkehr bleiben unberührt.

§ 6

Gesetzliche Ausgleichs- und Erstattungsansprüche

- (1) bodo stellt dem Verkehrsunternehmen die erforderlichen Unterlagen und Daten für ihre Ausgleichsanträge nach § 45a PBefG bis 30.04. des Folgejahres zur Verfügung. Für die Zuweisung der Stückzahlen und Erträge ist der Stückzahlen- und Ertragsschlüssel nach der Anlage maßgebend.

Wenn sich die Einnahmen des Verkehrsunternehmens im Ausbildungsverkehr aufgrund von § 3 Abs. 2 des Einnahmearbeitungsvertrages vermindern, vermindert sich die Zuweisung aus dem Ertragsschlüssel entsprechend. Ferner vermindern sich dann die zugewiesenen Stückzahlen nach dem Stückzahlenschlüssel um die Stückzahlen, die auf die wegfallenden Einnahmen des Ausbildungsverkehrs entfallen.

- (2) Das Verkehrsunternehmen beantragt die Ausgleichsansprüche für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG und stellt den Antrag auf Erstattung von Fahrgeldausfällen nach § 148 SGB, Teil IX, Kap. 13.
- (3) Die Zahlungen auf die gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsansprüche verbleiben beim Verkehrsunternehmen, mit Ausnahme der verbundbedingten Mehreinnahmen nach § 45a PBefG. Diese Mehreinnahmen sind nach Abzug der verbundbedingten Mindereinnahmen bei den Erstattungen nach § 148 SGB, Teil IX, Kap. 13, nach § 4 des Vertrages über den Ausgleich verbundbedingter Belastungen an den Landkreis bzw. die Landkreise abzuführen.

§ 7

Einnahmeerfassung

- (1) Das Verkehrsunternehmen meldet bodo die statistischen Daten, die erzielten Fahrgeldeinnahmen, die verkauften Fahrausweise und die erhaltenen gesetzlichen Ausgleichsleistungen bzw. Erstattungen. bodo stellt dem Verkehrsunternehmen statistische Daten, die dieses für seine gesetzlichen Meldepflichten von bodo benötigt, zur Verfügung.
- (2) Das Verkehrsunternehmen sichert zu, beim Fahrausweisverkauf gemäß § 5 Abs. 1 sämtliche Module, d.h. auch Reservemodule und Module, mit denen keine Verkäufe getätigt wurden, lückenlos monatlich abzurechnen und zu melden. Die Vollständigkeit aller Module ist in Form eines EDV-Ausdrucks oder ähnlichem nachzuweisen.
- (3) bodo erfasst die gemeldeten Fahrgeldeinnahmen aus dem Verbundtarif und verteilt diese nach dem Einnahmezuschlagsvertrag und dem Einnahmearbeitungsvertrag.
- (4) bodo ist berechtigt, sich die Richtigkeit aller für die Einnahmeerfassung und Abrechnung zu berücksichtigenden Daten des Verbundverkehrs, sowie die zu si-

chennden Alleinnahmen von einem Wirtschaftsprüfer bestätigen zu lassen. Die Kosten dafür trägt bodo.

§ 8

Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit

- (1) Die Fahrgastinformation erfolgt durch das Verkehrsunternehmen auf der Grundlage einheitlicher Vorgaben. Diese Vorgaben werden von bodo in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen entwickelt.
- (2) Das Verkehrsunternehmen wird von bodo bei der Fahrgastinformation unterstützt. Einzelheiten werden in einer gesonderten Vereinbarung geregelt.
- (3) Das Verkehrsunternehmen stellt bodo die zur Veröffentlichung des Fahrplans erforderlichen Daten nach einem zwischen dem Verkehrsunternehmen und bodo abzustimmenden Zeitplan zur Verfügung.

Von bodo finanzierte Maßnahmen zur Verkaufsförderung vor Ort werden von bodo in Absprache und mit Unterstützung des jeweiligen Verkehrsunternehmens entwickelt.

§ 9

Zutritts- und Informationsrechte

- (1) bodo kann, wenn begründete Anhaltspunkte bestehen, dass das Verkehrsunternehmen die Verpflichtungen aus diesem Vertrag nicht beachtet hat, die Einhaltung des Zusammenarbeitsvertrages im Unternehmen prüfen oder auf Kosten des bodo durch einen Wirtschaftsprüfer prüfen lassen. Liegt ein materieller Vertragsverstoß vor, ist das Verkehrsunternehmen verpflichtet, die Kosten der Prüfung zu übernehmen.

Das Verkehrsunternehmen hat das Recht, die sein Unternehmen betreffenden Unterlagen bei bodo einzusehen.

- (2) Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, Fahrausweiskontrollen in den Fahrzeugen oder Fahrzeugzugangskontrollen durch die Fahrer vorzunehmen. Unabhängig hiervon kann die Verbundgesellschaft Fahrausweiskontrollen in den Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen vornehmen oder vornehmen lassen. Das erhöhte Beförderungsentgelt verbleibt in diesem Falle bei der Verbundgesellschaft. Über das Ergebnis der Kontrollen ist das jeweilige Verkehrsunternehmen zu unterrichten.

§ 10

Anpassung des Vertrages

Sofern sich die diesem Vertrag zugrunde liegenden rechtlichen Verhältnisse wesentlich ändern, wird der Vertrag entsprechend angepasst. Das Gleiche gilt, wenn sich aus der Anwendung des Vertrages unbillige Härten ergeben.

§ 11 Schlussbestimmungen

- (1) Der Vertrag tritt am 1. Januar 2004 in Kraft und gilt auf unbestimmte Dauer.
- (2) Der Vertrag kann von dem Verkehrsunternehmen unter Einhaltung einer Frist von 12 Monaten zum Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden, frühestens zum 31. Dezember 2006. Die Kündigung bedarf der Schriftform.

Das Recht zur außerordentlichen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.

- (3) Dieser Vertrag endet ohne Kündigung, wenn
 - das Verkehrsunternehmen aus der Verbundgesellschaft ausscheidet, oder
 - das Verkehrsunternehmen nicht mehr Partner des Einnahmeaufteilungsvertrages ist.
- (4) § 2 Abs. 2 und 3 und § 3 Abs. 1 gilt nicht für den Binnenverkehr der rundumbus-Unternehmen in den Zonen 30 – 32.

§ 12 Wirksamkeitsklausel

- (1) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden, so wird die Wirksamkeit der übrigen hiervon nicht berührt. Die Vertragspartner verpflichten sich, die unwirksame Bestimmung durch eine wirksame zu ersetzen, die der ursprünglichen Absicht am nächsten kommt.
- (2) Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform.

Anlage

Anlage zum Zusammenarbeitsvertrag

I. Stückzahlen und Erträge des Ausbildungsverkehrs für die Anträge nach § 45a PBefG

Die den Anträgen nach § 45a PBefG zugrundezulegende Zahl der Zeitfahrausweise und die diesen Anträgen zugrunde zu legenden Erträge des Ausbildungsverkehrs ergeben sich nicht aus dem Einnahmezuscheidungs- und / oder Einnahmearbeitsvertrag, sondern aus der nachstehenden Regelung:

1 Stückzahlen

1.1 Von den verkauften Verbund-Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs werden im ersten Verbundjahr vorab zugewiesen:

a) Der Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH

die von dieser für die Monate Januar – Dezember 2003 verkauften Stückzahlen des Ausbildungsverkehrs. Liegen die Stückzahlen der im Jahr 2004 verkauften Stückzahlen des Ausbildungsverkehrs zum Sondertarif von 22,50 € für die Zone 10 über den Stückzahlen für Zone 1 des Stadtverkehrs Friedrichshafen für 2003, so wird die Differenz den Stückzahlen 2003 zugerechnet. Sowohl bei der Ermittlung der Stückzahlen für 2003, als auch bei der Ermittlung der vorgenannten Differenz werden die Stückzahlen der Übergangstarife, die auf den Stadtverkehr Friedrichshafen entfallen, nicht berücksichtigt. Die sich ergebenden Stückzahlen werden aufgestockt um

- 25 % der Stückzahlen des Übergangstarifs der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG, der sowohl für den Stadtverkehr Friedrichshafen, als auch für die rundumbus-Unternehmen gilt und um
- 50 % der Stückzahlen des Übergangstarifs der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG für den Stadtverkehr Friedrichshafen, sowie um
- $\frac{2}{3}$ der Stückzahlen des Übergangstarifs des Stadtverkehrs Friedrichshafen für die Schüler, die eine Schülermonatskarte der RAB haben.

b) Den rundumbus-Unternehmen

die Stückzahlen der Monatskarten des Ausbildungsverkehrs, die für die Monate Januar bis Dezember 2004 im Binnenverkehr der Zonen 30 – 32 verkauft werden und 25 % der für 2003 verkauften Stückzahlen des Über-

gangstarifs der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH&Co. KG für die rundumbus-Unternehmen und den Stadtverkehr Friedrichshafen, sowie 50 % der für 2003 verkauften Stückzahlen des Übergangstarifs der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH&Co. KG für die rundumbus-Unternehmen.

- c) Den Stadtbusverkehren Bad Waldsee, Immenstaad, Leutkirch, Wangen und der Stadt Isny die Stückzahlen des Ausbildungsverkehrs, die für die Monate Januar bis Dezember 2004 auf deren Linien verkauft worden sind.

- d) Der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH&Co. KG

die für die Monate Januar bis Dezember 2003 verkauften Stückzahlen des Ausbildungsverkehrs ohne die vorgenannten Anteile an den Übergangstarifen der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH&Co. KG, die dem Stadtverkehr Friedrichshafen und den rundumbus-Unternehmen zugewiesen werden, vermindert um 40 Karten.

- e) Der RAB-Schiene

die Stückzahlen des Ausbildungsverkehrs, die für die Monate Januar bis Dezember 2003 für die RAB-Schiene im Binnenverkehr des Verbundgebiets verkauft worden sind, ohne den Busanteil der Schülermonatskarten der Bahn- / Buskarten und vermindert um 2.010 Karten.

Schülerwochenkarten sind bei diesen Vorabzuweisungen in Monatskarten umzurechnen. Für diese Umrechnung gilt die Ziffer 1.3 entsprechend.

Ab 2005 ff. erhöhen oder vermindern sich beim Stadtverkehr Friedrichshafen, bei der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH&Co. KG und bei der RAB-Schiene die vorgenannten Stückzahlen um den Prozentsatz, um den sich die gesamten Stückzahlen der Verbund-Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs jeweils jährlich erhöhen oder vermindern. Die unter c) aufgeführten Stadtbusverkehre erhalten auch in den Jahren 2005 ff. die Stückzahlen des Ausbildungsverkehrs zugewiesen, die auf ihren Linien verkauft werden. Das Gleiche gilt für die rundumbus-Unternehmen für die im Binnenverkehr der Zonen 30 – 32 verkauften Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs. Bei den rundumbus-Unternehmen werden diesen Stückzahlen, die unter Buchstabe b genannten Stückzahlen der Übergangstarife des Jahres 2003 zugerechnet.

- 1.2 Die restlichen verkauften Verbund-Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs werden der RAB für den Busverkehr und den übrigen Verbundunternehmen nach dem Stückzahlenschlüssel unter Ziffer 1.3 zugewiesen.
- 1.3 Der Stückzahlenschlüssel ergibt sich aus dem Verhältnis der in den letzten 12 Monaten vor Einführung des Verbundtarifs verkauften Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs des einzelnen Unternehmens zu der Gesamtzahl der in diesem Zeitraum verkauften Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs der Verbundunternehmen, jeweils bezogen auf Zeitkarten mit Quelle und Ziel im

Verbundgebiet. Für diese Berechnung sind Jahres- und Wochenkarten umzurechnen. Eine Jahreskarte ergibt 10 Monatskarten, vier Wochenkarten ergeben eine Monatskarte. Jahreskarten, die nicht für 12 Monate nach Einführung des Verbundtarifs gelten, sind anteilig zu berücksichtigen.

- 1.4 Bei der Ermittlung des Schlüssels nach Ziffer 1.3 bleiben die Stückzahlen, die nach Ziffer 1.1 vorab zugewiesen werden außer Ansatz. Ferner werden nicht berücksichtigt, die Stückzahlen der § 43 PBefG-Verkehre bei denen aufgrund einer Vereinbarung mit den Landkreisen Bodenseekreis und Ravensburg der Verbundtarif angewendet wird, da diese Stückzahlen und Einnahmen nicht unter die Einnahmezueweisung oder die Einnahmearaufteilung fallen.
- 1.5 Bei der RAB wird nur ein Schlüsselanteil für den Busverkehr gebildet, deshalb werden auch nur die Stückzahlen des Busverkehrs der RAB inklusiv Busanteil aus den Bahn- / Bus-Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs bei der Schlüsselbildung berücksichtigt.
- 1.6 Die Zuweisungen nach den vorgenannten Ziffern werden nur der Ermittlung der Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG zugrunde gelegt.

2 Erträge

Bei den Unternehmen die vorab Stückzahlen nach Ziffer 1 a - c zugewiesen erhalten, werden die Erträge berücksichtigt, die sich aus den vorab zugewiesenen Stückzahlen ergeben, wenn der jeweilige Verbundtarif (Verbund-Sondertarif) zugrunde gelegt wird. Die verbleibenden Verbunderträge im Ausbildungsverkehr werden 2004 den übrigen Verbundunternehmen nach dem Anteil des einzelnen Unternehmens an den gesamten Erträgen dieser Gruppe im Jahr 2003 aus Zeitkarten im Ausbildungsverkehr mit Quelle und Ziel im Verbundgebiet zugewiesen. Dieser Schlüssel gilt auch für die Folgejahre.

Diese Vorabzuweisungen und diese Aufteilung sind nur für die Ermittlung der Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG bestimmt. Die Einnahmezueweisung nach dem Einnahmezueweisungsvertrag und die Einnahmearaufteilung nach dem Einnahmearaufteilungsvertrag werden hiervon nicht berührt.

II. Antragstellung

Der Antragstellung für die Anträge nach § 45a PBefG sind die zugewiesenen Stückzahlen und die nach Ziffer 2 zu berücksichtigenden Erträge zugrunde zu legen. Die Antragstellung selbst ist Sache der einzelnen Unternehmen.

V e r t r a g

zur Ergänzung des Zusammenarbeitsvertrages

zwischen den Verkehrsunternehmen

**Benedikt Heine GmbH,
Buslinien Stauber GmbH & Co. KG,
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)
für den Busverkehr der RAB,
Ehrmann - Reisen e.K.,
Hutter Reisen GmbH,
Omnibusbetrieb Morath,
Omnibus Müller GmbH & Co. KG,
Omnibusverkehr Bühler GmbH & Co. KG,
Omnibusverkehr Volk GmbH,
Omnibusverkehr Wangen, Max Buchmann GmbH & Co. KG,
Omnibus Wild GmbH,
RBA Regionalbus Augsburg GmbH,
Reisch GmbH Omnibusverkehr,
rundumbus Ravensburg Weingarten GmbH,
Schuler GmbH Omnibusverkehr und Reisebüro,
Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH,
Stadtverkehrs GmbH B.W.,
Strauss GmbH & Co. KG,
Verkehrsbetrieb Hagmann GmbH & Co. KG,
~~Waibel-Hörschele-Reisen,~~
Werner Sohler GmbH**

nachstehend „Verkehrsunternehmen“ genannt

und

der **Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mbH**
nachstehend „bodo“ genannt.

Dieser Vertrag wird wie folgt ergänzt:

§ 1

Der Zusammenarbeitsvertrag zwischen bodo und den an bodo beteiligten Busunternehmen findet von dem Zeitpunkt an, ab dem die Fa. Schuler GmbH, Bodnegg, nach dem Vertrag über den Ausgleich verbundbedingter Belastungen mit dem Landkreis

Ravensburg den Verbundtarif von bodo anzuwenden hat, auf die Fa. Schuler GmbH Anwendung.

§ 2

Ab dem Zeitpunkt, ab dem der Zusammenarbeitsvertrag auf die Fa. Schuler GmbH Anwendung findet, wird die Ziff. 1.1 der Anlage dieses Vertrages wie folgt ergänzt:

1. Im Jahr 2005 werden der Fa. Schuler GmbH von den gesamten Stückzahlen von bodo im Ausbildungsverkehr vorab zugewiesen die Stückzahlen, welche für die Fa. Schuler GmbH im Landkreis Ravensburg für das Jahr 2004 im Listenverfahren ausgegeben oder von der Fa. Schuler GmbH für das Jahr 2004 verkauft worden sind. Wenn der Verbundtarif von der Fa. Schuler GmbH erst nach dem 01.01.2005 anzuwenden ist, werden von dieser Zahl die Schülermonatskarten abgezogen, welche für die Fa. Schuler GmbH im Listenverfahren noch für 2005 ausgegeben oder von der Fa. Schuler GmbH noch für 2005 verkauft worden sind.
2. Wenn sich die Stückzahlen des Ausbildungsverkehrs von bodo 2005 einschließlich der Stückzahlen der Fa. Schuler GmbH gegenüber den Stückzahlen des Jahres 2004 zuzüglich der Stückzahlen des Ausbildungsverkehrs der Fa. Schuler GmbH für das Jahr 2004 erhöhen oder vermindern, erhöht oder vermindert sich die Vorabzuweisung an die Fa. Schuler GmbH um diesen Prozentsatz. Wenn 2005 noch Schülermonatskarten nach dem Haustarif von der Fa. Schuler GmbH ausgegeben oder verkauft werden, sind diesem Vergleich für 2005 die Stückzahlen für bodo 2005 und die Stückzahlen in 2005 der Fa. Schuler GmbH zugrunde-zulegen.

Um den Prozentsatz, um den sich hiernach die Vorabzuweisung an die Fa. Schuler GmbH erhöht oder vermindert, erhöhen oder vermindern sich 2005 auch die Stückzahlen des Stadtverkehrs Friedrichshafen, der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG und der RAB Schiene. Das gleiche gilt für die Zuweisung an die rundumbus – Unternehmen für die Stückzahlen des Übergangstarifs der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG.

3. Im Jahr 2006 und in den Folgejahren erhöhen oder vermindern sich die Vorabzuweisungen von Stückzahlen des Ausbildungsverkehrs an die in Ziff. 1 und 2 genannten Unternehmen um den Prozentsatz, um den sich die gesamten Stückzahlen des Ausbildungsverkehrs von bodo jeweils erhöhen oder vermindern. Wenn für die Fa. Schuler GmbH noch 2005 eigene Schülermonatskarten ausgegeben oder verkauft werden, sind dem Vergleich mit dem Jahr 2005 für 2005 die Stückzahlen von bodo und die Stückzahlen der Fa. Schuler GmbH zugrunde-zulegen.
4. Bei der Verteilung der Stückzahlen des Ausbildungsverkehrs werden die Stückzahlen der Semestertickets für Studenten nicht berücksichtigt.

2. Ergänzungsvertrag

zum

**Zusammenarbeitsvertrag
vom 12. Dezember 2003**

zwischen

zwischen den Verkehrsunternehmen

**Benedikt Heine GmbH & Co. KG,
Buslinien Stauber GmbH & Co. KG,
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)
für den Busverkehr der RAB,
Ehrmann - Reisen e.K.,
Hutter Reisen GmbH,
Omnibusbetrieb Morath,
Omnibus Müller GmbH & Co. KG,
Omnibusverkehr Bühler GmbH & Co. KG,
Omnibusverkehr Volk GmbH,
Omnibusverkehr Wangen Buchmann GmbH & Co. KG,
Omnibus Wild GmbH,
RBA Regionalbus Augsburg GmbH,
Reisch GmbH Omnibusverkehr,
Stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH,
Schuler GmbH Omnibusverkehr und Reisebüro,
Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH,
Stadtverkehrs GmbH B.W.,
Strauss GmbH & Co. KG,
Verkehrsbetrieb Hagmann GmbH & Co. KG,
Omnibusunternehmen Waibel-Höschele GmbH & Co. KG,
Werner Sohler GmbH**

nachstehend „Verkehrsunternehmen“ genannt

und

der **Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mbH**
nachstehend „bodo“ genannt.

A. In der Anlage zum Zusammenarbeitsvertrag werden folgende Änderungen und Ergänzungen vereinbart:

1. In Ziffer 1.1 Buchstabe a) werden die ersten 3 Sätze durch folgende Sätze ersetzt:

„Der Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH

die von dieser für die Monate Januar – Dezember 2003 verkauften Stückzahlen des Ausbildungsverkehrs, ohne die Stückzahlen der Übergangstarife, welche auf den Stadtverkehre Friedrichshafen entfallen.“

2. An Ziffer 1.1 Buchstabe a) wird folgender Text angefügt.

„Dies ergibt f Karten, die um 4 Karten auf Karten aufgestockt werden.“

3. In Ziffer 1.1 Buchstabe d) wird „vermindert um 40 Karten“ ersetzt durch „erhöht um 215 Karten“:

4. In Ziffer 1.1 Buchstabe e) wird die Zahl „4“ ersetzt durch die Zahl „215“:

B. Dieser Ergänzungsvertrag tritt rückwirkend zum 1.1.2004 in Kraft. Die Vertragspartner erhalten je eine Ausfertigung.

Unterschriften der Vertragspartner

3. Ergänzungsvertrag

zum

**Zusammenarbeitsvertrag
vom 12. Dezember 2003**

zwischen den Verkehrsunternehmen

**Omnibus Grabherr GmbH,
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)
für den Busverkehr der RAB,
Ehrmann - Reisen e.K.,
Hutter Reisen GmbH,
Omnibusbetrieb Morath,
Omnibus Müller GmbH & Co. KG,
Omnibusverkehr Bühler GmbH & Co.,
Omnibusverkehr Volk GmbH,
Omnibusverkehr Wangen Buchmann GmbH & Co. KG,
Omnibus Wild GmbH,
RBA Regionalbus Augsburg GmbH,
Reisch GmbH Omnibusverkehr,
Stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH,
Schuler GmbH Omnibusverkehr und Reisebüro,
Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH,
Stadtverkehrs GmbH B.W.,
Strauss GmbH & Co. KG,
Verkehrsbetrieb Hagmann GmbH & Co. KG,
Omnibusunternehmen Waibel-Höschele GmbH & Co. KG,
Werner Sohler GmbH**

und

der **Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mbH (bodo)**

A. Im Zusammenarbeitsvertrag werden folgende Änderungen und Ergänzungen vereinbart:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a. In § 2 wird der bisherige Absatz 4 zu Absatz 5.

b. Vor dem Absatz 5 wird folgender neue Absatz 4 eingefügt:

„(4) Die Rechte der Genehmigungsbehörde, gemäß § 21 Abs. 3 oder § 40 Abs. 3 Satz 1 PBefG Änderungen des betriebenen Verkehrs aufzuerlegen oder Änderungen des Fahrplans zu verlangen, bleiben von den Regelungen der vorstehenden Absätze 2 und 3 unberührt und lösen keine Ausgleichspflichten des Aufgabenträgers oder des bodo aus.“

2. § 6 wird wie folgt geändert:

Am Ende des Absatzes 1 wird folgender neue Satz eingefügt:

„Änderungen der Verfahrensgrundsätze der Anlage bedürfen der Zustimmung der Aufgabenträger. Diese darf nur aus wichtigem Grund verweigert werden.“

3. Die Anlage wird wie folgt geändert:

Nach Abschnitt II. wird folgender neue Abschnitt III. angefügt:

„III. Änderungen des Stückzahlen- und Ertragsschlüssels

Soweit Verkehrsleistungen auf Dritte übergehen oder neu hinzukommen, sind die auf sie entfallenden Stückzahlen- und Ertragsschlüssel von bodo durch fachlich geeignete Dritte zu ermitteln, wenn sich bodo und die betroffenen Unternehmen nicht auf diese Schlüssel verständigen.“

B. Dieser Ergänzungsvertrag tritt zum 02.12.2009 in Kraft. Die Vertragspartner erhalten je eine Ausfertigung.

Zusammenarbeitsvertrag

zwischen

den Eisenbahnverkehrsunternehmen

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG,

**DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)
für den Eisenbahnverkehr der RAB**

beide nachstehend „EVU“ genannt

und

der **Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mbH**
nachstehend „bodo“ genannt.

Präambel

Zur Umsetzung des Verkehrsverbundes Bodensee-Oberschwaben vereinbaren das EVU und bodo eine enge Zusammenarbeit nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Vertrages. Dabei lassen sie sich von der gemeinsamen Zielvorstellung leiten, den ÖPNV zu stärken und die Marktchancen im Verbund auszuschöpfen. Dieser Vertrag bezieht sich auf den Schienenpersonenverkehr des EVU.

§ 1

Rechtsstellung des EVU

Das EVU bleibt für den vom Land Baden-Württemberg mit ihm vereinbarten und in seinem eigenwirtschaftlich betriebenen Bedienungsbereich Betriebsführer mit allen sich daraus ergebenden Rechten und Pflichten. Es bleibt Eigentümer seiner Anlagen und Verkehrsmittel, plant und gestaltet sein Verkehrsnetz eigenverantwortlich und führt den Betrieb in eigenem Namen und auf eigene Rechnung.

§ 2

Betriebsleistungen innerhalb des Verbundes

- (1) Die in der Anlage 1 des Vertrags über den Ausgleich verbundbedingter Belastungen genannten Schienenstrecken bzw. Streckenabschnitte werden ab Verbundstart in den bodo einbezogen.

Das Leistungsangebot des EVU im SPNV wird zwischen dem jeweiligen Besteller und dem EVU vereinbart bzw. im eigenwirtschaftlichen Bereich vom EVU

festgelegt. Dieses Leistungsangebot ist der Koordination der Fahrpläne der am Verbund beteiligten Verkehrsunternehmen zugrunde zu legen.

Die Rahmenplanung der Verbundgesellschaft (§ 8 des Gesellschaftsvertrags) bezieht sich nicht auf die vorgenannten Schienenstrecken und das Leistungsangebot auf diesen Schienenstrecken. Soweit der Bodenseekreis oder der Landkreis Ravensburg Angebotsverbesserungen wünschen, die nicht eigenwirtschaftlich durchgeführt werden können, haben sie diese Verbesserungen und ihre Finanzierung außerhalb dieses Vertrags mit dem Aufgabenträger (Besteller) abzuklären.

- (2) Das EVU stellt bodo die zur Veröffentlichung des Verbundfahrplanes erforderlichen Daten nach einem zwischen dem EVU und bodo abzustimmenden Zeitplan rechtzeitig zur Verfügung.

§ 3 Verbundtarif

- (1) Für Fahrten in Zügen des Nahverkehrs mit Quellen und Ziel in den Landkreisen Bodenseekreis und Ravensburg verkauft das EVU ausschließlich Fahrausweise des Verbundtarifs und wendet hierauf die einheitlichen Beförderungsbedingungen des Verbundes an.
- (2) Die am bodo beteiligten Verkehrsunternehmen stimmen ihre Vorstellungen über die Höhe und den Zeitpunkt der jeweiligen Anpassung der Verbundtarifs miteinander ab und bemühen sich um eine einvernehmliche Lösung. Wenn die Kostensteigerungen der Unternehmen des straßengebundenen ÖPNV höher sind als die Kostensteigerungen der SPNV-Unternehmen und umgekehrt, ist dies zu berücksichtigen. Das gleiche gilt, wenn innerhalb einer dieser beiden Gruppen ein Unternehmen oder Unternehmenszusammenschluß mit mehr als 5 % der Gesellschaftsanteile höhere Kostensteigerungen aufweist als der Durchschnitt dieser Gruppe, oder sich dessen Erträge aufgrund von Veränderungen des unternehmensspezifischen Vomhundertsatzes nach § 148 SGB, Teil IX, Kap. 13 vermindern.
- (3) Wenn Sonderangebote des EVU für Fahrten im Geltungsbereich des Verbundtarifs gelten sollen, ist hierüber eine Vereinbarung mit bodo zu schließen, die gegebenenfalls auch die Beteiligung des bodo an den Erlösen aus diesen Sonderangeboten regelt.
- (4) Für die Fahrten mit Quelle oder Ziel außerhalb der in Abs. 1 genannten Landkreise wendet das EVU weiterhin seinen Haustarif an.
- (5) bodo stellt nach § 12 Abs. 3 AEG für die in Anlage 1 des Vertrags über den Ausgleich verbundbedingter Belastungen genannten Strecken bzw. Streckenabschnitte die zur Einführung oder Änderung des Verbundtarifs erforderlichen Tarifierträge bei der Genehmigungsbehörde. Die Veröffentlichung des Tarifs und künftiger Tarifänderungen im „Tarif- und Verkehrsanzeiger (TVA)“ erfolgt durch das EVU.

- (6) Fahrvergünstigungen werden für den berechtigten Personenkreis in den jeweiligen Verkehrsmitteln des EVU in einem Umfang gewährt, wie er im übrigen Bereich des EVU üblich ist.

§ 4 Vertrieb

- (1) Das EVU wird die Fahrausweise des Verbundtarifs über seine Verkaufsstellen im Verbundraum und über die Fahrausweisautomaten des EVU an Haltestellen im Verbundraum verkaufen.
- (2) Wenn bodo besondere Verbundfahrausweise wünscht, stellt er diese den in Abs. 1 genannten Verkaufsstellen kostenlos zur Verfügung. Hierbei und bei der Einführung neuer Fahrausweise ist die bei dem EVU bzw. der DB AG vorhandene Verkaufstechnik zu berücksichtigen.
- (3) Das EVU beschafft und installiert die nach Absprache mit bodo erforderlichen Fahrausweisautomaten, Fahrscheinentwerfer, Informationsvitruinen und mobilen Terminals, sie rüstet ferner die elektronischen Verkaufsgeräte für den Nahverkehr entsprechend den Verbundanforderungen um. Wenn dies technisch nicht oder nur mit einem nicht vertretbaren finanziellen Aufwand möglich ist, beschafft das EVU neue elektronische Verkaufsgeräte für den SPNV.
- Einzelheiten dazu sowie zur Finanzierung werden in einer Vereinbarung zwischen dem EVU und dem Landkreis gesondert geregelt.
- (4) In den Zügen des EVU findet kein personenbedienter Verkauf von Verbundfahrausweisen statt. Die Fahrgäste des Verbundes müssen vor dem Einsteigen in Züge des EVU im Besitz eines gültigen Verbundfahrscheins sein. Dies ist in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs aufzunehmen.
- (5) Im übrigen erfolgt der Vertrieb der Verbundfahrausweise über die Verkaufsstellen der anderen am Verkehrsverbund beteiligten Verkehrsunternehmen.
- (6) Die EVU verpflichten sich, den Verkauf und die Abrechnung von Fahrausweisen ordnungsgemäß durchzuführen und Fahrausweiskontrollen in den Zügen vorzunehmen. Das erhöhte Beförderungsentgelt verbleibt den EVU.
- (7) Übersteigen in einem Jahr die Einnahmen eines EVU aus dem Verkauf von Verbundfahrausweisen des bodo den Einnahmeanspruch des Unternehmens aus dem Einnahmezuscheidungsvertrag für seine Eisenbahnverkehre, so erhält das EVU von der Verbundgesellschaft aus der Differenz eine angemessene Verkaufsprovision. Die Höhe dieser Provision ist zwischen den Vertragspartnern auszuhandeln.

§ 5

Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit

- (1) Die Fahrgastinformation über den Verbundtarif erfolgt im Bereich des EVU durch bodo in Abstimmung mit dem EVU. bodo rüstet die Verkaufsstellen des EVU mit verbundspezifischen Informationen (Tarife, Preisaushang, Tarifzonenpläne etc.) aus. Das EVU unterstützt die Öffentlichkeitsarbeit des bodo durch Beratung der Fahrgäste und durch Auslegen von Informationsmaterial.
- (2) Bei Werbung für Dritte sind zwischen dem EVU und der Deutschen Eisenbahnreklame GmbH (ERG) oder anderer Vertragspartner des EVU bestehende Vereinbarungen zu beachten.
- (3) Maßnahmen zur Verkaufsförderung vor Ort werden von bodo in Absprache und mit Unterstützung des EVU entwickelt.

§ 6

Einnahmeerfassung

- (1) Das EVU meldet bodo monatlich die zur Abrechnung erforderlichen statistischen Daten, die erzielten Fahrgeldeinnahmen und die Zahl der verkauften Verbundfahrausweise möglichst bis zum Ende des Folgemonats. Wenn dieser Termin nicht eingehalten werden kann, ist eine vorläufige Meldung zu erstatten. bodo stellt dem EVU statistische Daten zur Verfügung.
- (2) bodo verrechnet die gemeldeten Fahrgeldeinnahmen mit dem sich nach dem Einnahmezuscheidungsvertrag ergebenden Anspruch des EVU bis zum 10. Tag des übernächsten Monats. Die Vertragspartner verpflichten sich, den kassenmäßigen Ausgleich innerhalb von 14 Tagen durchzuführen. Zu diesem Zweck wird der Jahresanspruch des EVU nach dem Einnahmezuscheidungsvertrag nach einem mit dem Verbund zu vereinbarenden Schlüssel auf die einzelnen Kalendermonate aufgeteilt.
- (3) bodo ist berechtigt, sich die Richtigkeit aller für die Einnahmeerfassung und Abrechnung zu berücksichtigenden Daten des Verbundverkehrs von einem Wirtschaftsprüfer bestätigen zu lassen. Die Kosten dafür trägt bodo.
- (4) Die Jahresabrechnung erfolgt von bodo aufgrund der Monatsmeldungen des EVU bis spätestens 15. April des folgenden Jahres.
- (5) Kommt ein Vertragspartner aus von ihm zu vertretenden Gründen innerhalb der Fristen seiner Zahlungspflicht nicht nach, hat der anspruchsberechtigte Vertragspartner nach Ablauf der Zahlungsfrist einen Anspruch auf Verzugszinsen. Der anzuwendende Zinssatz liegt 2 Prozentpunkte über dem Leitzins der Europäischen Zentralbank.

§ 7

Gesetzliche Ausgleichsleistungen

Das EVU beantragt die Erstattungen nach § 148 SGB, Teil IX, Kap. 13 und sonstige gesetzliche Zahlungen.

Das EVU hat derzeit keinen Anspruch auf Ausgleichsleistungen nach § 6a AEG. Sollte sich dies ändern, so ist für die Zuweisung der Stückzahlen und der Erträge des Ausbildungsverkehrs die Anlage des Zusammenarbeitsvertrags für die Busunternehmen in der Fassung maßgebend, die Anlage dieses Vertrags ist.

§ 8

Verwaltung und Abrechnung

- (1) Das EVU ist berechtigt, jederzeit die sie betreffenden Verwaltungs- und Abrechnungsunterlagen einzusehen und zu prüfen.
- (2) Die Vertragspartner willigen wechselseitig ein, dass die zum Zwecke dieses Vertrages erforderlichen Daten mittels elektronischer Datenverarbeitung gespeichert und verarbeitet werden. Eine Weitergabe dieser Daten ist nur mit Einwilligung der anderen Vertragspartner und nur für solche Zwecke zulässig, die zur Erreichung des Vertragszieles notwendig sind.

§ 9

Verkehrserhebung

Auf den nach § 2 einbezogenen Strecken des EVU kann bodo in Abstimmung mit dem EVU Verkehrserhebungen durchführen. Den Beauftragten des bodo ist die notwendige Unterstützung zu gewähren.

§ 10

Anpassung des Vertrages

- (1) Sofern sich die diesem Vertrag zugrunde liegenden rechtlichen oder sonstigen Verhältnisse wesentlich ändern oder bei Vollzug dieses Vertrages unbillige Härten auftreten, wird der Vertrag entsprechend angepasst.
- (2) Das Recht zur außerordentlichen Kündigung bleibt unberührt.

§ 11

Vertragsdauer

- (1) Der Vertrag tritt mit der Einführung des Verbundtarifs in Kraft und gilt auf unbestimmte Zeit. Der Vertrag kann unter Einhaltung einer Frist von 12 Monaten zum Ende eines Kalenderjahres, erstmals zum 31.12.2006, gekündigt werden. Die Kündigung bedarf der Schriftform.

- (2) Bei Insolvenz eines Vertragspartners ist der andere Vertragspartner berechtigt, den Vertrag ohne Einhaltung einer Frist zum Ablauf des Kalendermonats zu kündigen.

§ 12

Wirksamkeitsklausel

- (1) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrags unwirksam sein oder werden, so wird die Wirksamkeit der übrigen hiervon nicht berührt. Die Vertragspartner verpflichten sich, die unwirksame Bestimmung durch eine wirksame zu ersetzen, die der ursprünglichen Absicht am nächsten kommt.
- (2) Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform.

Vertrag über die Einnahmeverteilung

zwischen den Verkehrsunternehmen

**Arverio Bayern GmbH,
Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG,
DB Regio AG,
Diesch GmbH Reise- und Omnibusverkehr,
Ehrmann Reisen GmbH & Co. KG,
Hutter Reisen GmbH,
Klaus Burkhard e. K.,
Omnibusverkehr Bühler GmbH & Co. KG,
Omnibus Grabherr GmbH,
Omnibus Morath GmbH & Co. KG,
Omnibus Müller GmbH & Co. KG,
Omnibus Verkehr Wangen Buchmann GmbH & Co. KG,
Omnibusverkehr Volk GmbH,
Omnibus Wegis GmbH,
RBA Regionalbus Augsburg GmbH,
Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH,
Reisch GmbH Omnibusverkehr,
SCHULER GmbH Omnibusverkehr,
Stadt Isny,
stadtbuss Ravensburg-Weingarten GmbH,
Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH,
Stadtverkehr Lindau (B) GmbH,
Stadtverkehrs GmbH B.W.,
Stadtwerke Überlingen GmbH,
Strauss GmbH & Co. KG,
Süddeutsche Verkehrslinien GmbH & Co. KG,**

**Verkehrsbetriebe Schussental GmbH & Co. KG und
Werner Sohler GmbH,**

sowie der **Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH (bodo)**

Präambel

In dem Verkehrsverbund sollen die erzielten Einnahmen aus verkauften Verbundfahrausweisen auf die am Verkehrsverbund beteiligten Verkehrsunternehmen aufgeteilt werden. Die Vertragspartner streben hierzu einen neuen Einnahmenaufteilungsvertrag im Verkehrsverbund an, welcher nachfragebezogen, wettbewerbsneutral, diskriminierungsfrei, transparent und wirtschaftlich ist. Er soll den Einnahmenaufteilungsvertrag und den Einnahmenezuschlagsvertrag ablösen.

Hierüber wird der nachstehende Vertrag geschlossen:

§ 1 Vertragsgrundlagen

- (1) Der Einnahmenaufteilungsvertrag regelt die leistungsgerechte Aufteilung von Brutto-Fahrgeldeinnahmen aus dem Verbundtarif des bodo (bodo-Tarif) und gleichgestellten Einnahmen gemäß § 5 (Aufteilungsmasse).
- (2) Die Einnahmen werden nach den Grundsätzen dieses Vertrages einschließlich der Durchführungsrichtlinie, die als Anlage 1 Teil dieses Vertrages ist, auf Linien- bzw. Linienbündel und SPNV-Netze des bodo verteilt, die den einzelnen Aufgabenträgern zuzuordnen sind.

§ 2 Lenkungsausschuss

- (1) Es wird ein Lenkungsausschuss gebildet. Er berät über die Anpassungen dieses Vertrages und der Durchführungsrichtlinie (Revisionsklausel).
- (2) Der Lenkungsausschuss besteht aus Vertretern der Gesellschafter des bodo und Vertretern des Landes Baden-Württemberg. Er konstituiert sich aus der bisherigen Arbeitsgruppe Einnahmenaufteilung.
- (3) Den Vorsitz im Lenkungsausschuss hat der Geschäftsführer des Verkehrsverbunds bodo.
- (4) Änderungen der Durchführungsrichtlinie obliegen der Gesellschafterversammlung des bodo.

§ 3 Durchführung des Einnahmearaufteilungsverfahrens

- (1) Die bodo GmbH ist bis auf Weiteres mit der Umsetzung des Einnahmearaufteilungsverfahrens per Beschluss der Gesellschafterversammlung beauftragt. Die weitere Ausgestaltung des Auftrages ergibt sich aus diesem Vertrag und richtet sich im Übrigen nach der Durchführungsrichtlinie. Bei Widersprüchen geht der Vertrag der Durchführungsrichtlinie vor.
- (2) Eine Auftragsbeendigung ist durch Beschluss der Gesellschafterversammlung des bodo möglich.
- (3) Die Kosten für die Durchführung der Einnahmearaufteilung werden von den Gesellschaftern getragen. Eine differenzierte Abrechnung erfolgt nicht. Die Einnahmearaufteilung ist Bestandteil des Geschäftsstellenaufwands bodo und wird nach den vereinbarten Regularien zwischen den Gesellschaftern bzw. Kooperationspartnern aufgeteilt.

§ 4 Neue Vertragspartner

- (1) Verbundgesellschafter oder Kooperationspartner, die öffentliche Personenverkehrsdienste im Verbundgebiet erbringen und den Verbundtarif anerkennen und anwenden, können durch schriftliche Beitrittserklärung Vertragspartner dieses Einnahmearaufteilungsvertrages werden. Die Beitrittserklärung muss auf dem von der bodo GmbH bereitgehaltenen Formular (Anlage 2) abgegeben werden.
- (2) Einnahmeanteile werden neu hinzutretenden Verkehrsunternehmen erst zugeschrieben, wenn sie den Kooperationsvertrag mit der bodo GmbH abgeschlossen haben oder der Gesellschafterbeitritt vollzogen wurde.
- (3) Alle Verkehrsunternehmen, die Vertragspartner dieses Einnahmearaufteilungsvertrages sind, sind damit einverstanden, dass neu hinzutretende Verkehrsunternehmen im Sinne von Absatz 1 einen Schlüsselanteil an der Aufteilungsmasse nach den allgemeinen Bedingungen dieses Vertrages und der Durchführungsrichtlinie erhalten. Die Schlüssel der bisherigen Verkehrsunternehmer werden entsprechend angepasst.
Die Schlüsseländerung wird wirksam, sobald das neu hinzutretende Verkehrsunternehmen Einnahmen aus Verbundverkehren in die Aufteilungsmasse einbringt.

§ 5 Aufteilungsmasse

(1) Zur Aufteilungsmasse gehören die von Verkehrsunternehmen oder deren beauftragten Dritten und von der bodo GmbH vereinnahmten

- Bruttofahrgeldeinnahmen des bodo-Tarifes, die auf Linienverkehren gemäß §§ 42, 43, 44 PBefG bzw. § 12 AEG erzielt werden
- Einnahmen aus dem Deutschlandticket anderer Tariforganisationen (Stufe 2 und 3 der bundesweiten Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets über den Vertrag mit der D-TIX GmbH & Co. KG)
- von der BW Tarif GmbH zugeordnete Einnahmeanteile aus dem Baden-Württemberg-Tarif (Ziff. 4.5 der Durchführungsrichtlinie)
- Zahlungen der DB Fernverkehr AG für die Anerkennung des City-Tickets (Ziff. 4.5 der Durchführungsrichtlinie) und
- Tarifauffüllungen oder fahrgeldersetzende Zahlungen für besondere tarifliche Angebote, soweit sie Gegenstand einer allgemeinen Vorschrift oder eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder eines öffentlichen Auftrags sind
- Umsätze aus Kombiticket-Verträgen (Kooperationen, Veranstaltungen)

(2) Nicht zur Aufteilungsmasse gehören

- Ausgleichsleistungen nach §§ 15 f. ÖPNVG BW und Art. 24 BayÖPNVG,
- Ausgleichszahlungen - soweit sie keine Tarifauffüllung oder fahrgeldersetzende Zahlungen sind - aus allgemeinen Vorschriften nach VO EG1370/2007,
- Ausgleichsleistungen nach §§ 228 ff. SGB IX und § 6a AEG,
- erhöhte Beförderungsentgelte,
- finanzielle Leistungen für Betriebsleistungen an die Verkehrsunternehmen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen,
- Verwaltungsgebühren, etwa für Erstattungen und Ausstellen von Ersatzkarten,
- Vertriebsprovisionen und Vertriebsanreiz D-Ticket
- Einnahmen aus der Abgeltung von Leistungen aus Verkehrsverträgen
- oder öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und sonstigen Vereinbarungen mit Bestellern,
- Sonstige allgemeine und nicht unmittelbar dienstleistungsbezogene
- Einnahmen
- Einnahmen aus dem „Bodensee Ticket Bahn Bus Fähre“

§ 6 Einnahmeverteilung

- (1) Die zu meldenden Einnahmen nach § 7 werden nach Maßgabe dieses Vertrages auf die Verkehrsunternehmen verteilt. Die Einzelheiten ergeben sich aus der Durchführungsrichtlinie, die als Anlage 1 Bestandteil dieses Vertrages ist. In der Durchführungsrichtlinie ist auch die Fortschreibung geregelt.
- (2) Die Durchführungsrichtlinie sieht u. a. vor, dass die Einnahmeverteilung differenziert nach Fahrausweisarten bzw. -gruppen nach unterschiedlichen Verfahren vorgenommen wird.
- (3) Die bodo GmbH ermittelt nach Ziff. 4 der Durchführungsrichtlinie Einnahmeschlüssel und schreibt diese nach den dort niedergelegten Regelungen fort.
- (4) Die gesamte Aufteilungsmasse wird vollständig aufgeteilt. Die Besteuerung samt Zuordnung der jeweils einschlägigen Umsatzsteuersätze obliegt den Verkehrsunternehmen.

§ 7 Einnahmemeldungen

- (1) Die Verkehrsunternehmen melden ihre monatlichen Fahrgeld-Einnahmen und Stückzahlen differenziert nach Fahrausweisarten, Preisstufen und Relationen bis zum letzten Werktag des Folgemonats an die bodo GmbH. Die Form der Einnahmemeldung wird in der bodo-Durchführungsrichtlinie festgelegt.
- (2) Bei verspäteter Meldung bis zum 7. Tag des übernächsten Monats wird eine Vertragsstrafe in Höhe von 1.000 Euro fällig. Bei verspäteter Meldung ab dem 8. Tag des übernächsten Monats erhöht sich die Vertragsstrafe auf 2.500 Euro. Die Sanktion wird nicht zur Zahlung fällig, wenn das Verkehrsunternehmen nachweisen kann, dass die Verzögerung auf externe Faktoren zurückgeht, auf die es keinen Einfluss nehmen konnte. Strafzahlungen fließen der bodo GmbH als außerordentlicher Ertrag zu.
- (3) Bei Nichtmeldung bis zum 8. Tag des übernächsten Monats erfolgt eine Schätzung der monatlichen Fahrgeld-Einnahmen durch die bodo GmbH und ein Sicherheitsabschlag auf die Abrechnung nach § 8 (2) auf Basis der letztgemeldeten Einnahme durch das Verkehrsunternehmen. Die Pflicht zur Abgabe einer Meldung nach Absatz 1 und Regelungen nach Absatz 2 bleibt davon unberührt.
- (4) Verkehrsunternehmen haben nach Aufforderung von bodo, die auf der Grundlage des bodo-Tarifes erzielten kassentechnische Einnahmen auf eigene Kosten durch einen Wirtschaftsprüfer testieren zu lassen. Das Testat ist bodo bis zum 31.03. des auf das Abrechnungsjahr folgenden Kalenderjahres vorzulegen.

- (5) Die Einnahmedaten für die Einnahmeverteilung (inklusive etwaiger Erhebungsdaten) nach diesem Vertrag sind gem. § 11 vertraulich zu behandeln.

§ 8 Einnahmeverrechnung

- (1) Die von Verkehrsunternehmen eingenommenen Einnahmen verbleiben bis zu der nach § 8 (2) genannten Mitteilung durch bodo beim jeweiligen Vertragspartner.
- (2) Die bodo GmbH errechnet monatlich auf der Basis des Schlüssels nach § 6 (3) für jedes Verkehrsunternehmen einen vorläufigen und nachvollziehbaren Einnahmeanspruch (Abschlag), der bis zur Schlussabrechnung des Kalenderjahres maßgeblich ist. Die bodo GmbH verrechnet die gemeldeten Fahrgeldeinnahmen mit dem vorläufig festgestellten Einnahmeanspruch bis zum 30. Tag des Folgemonats. Die Vertragspartner verpflichten sich, den kassenmäßigen Ausgleich innerhalb von 14 Tagen durchzuführen.
- (3) Die bodo GmbH erstellt auf der Grundlage der testierten Jahresmeldung, eine für jedes Verkehrsunternehmen nachvollziehbare endgültige Einnahmeverteilungsrechnung, bis spätestens zum 30.06. des Folgejahres und teilt diese den Verkehrsunternehmen unter Angabe von Zahlungsverpflichtungen mit, die sich unter Berücksichtigung der erhaltenen Abschläge ergeben. Diese Berechnung ist für alle Beteiligten verbindlich und löst ohne weitere Mahnung, die sich daraus ergebenden Zahlungsverpflichtungen aus. Der Kassenausgleich ist innerhalb von zwei Monaten nach Zugang der Jahresabrechnung zu leisten.
- (4) Widerspruchs- und Schlichtungsverfahren gegen die Monats- und Jahresabrechnungen können von Verkehrsunternehmen gem. § 10 durchgeführt werden.
- (5) Der durch den bodo-Aufsichtsrat bestimmte Wirtschaftsprüfer prüft im Rahmen der Jahresabschlussprüfung, ob die Jahresabrechnung sachlich und rechnerisch korrekt ist und ob die Fahrgeldeinnahmen richtig aufgeteilt wurden.
- (6) Verkehrsunternehmen, welche mit der Zahlung des Differenzbetrages in Verzug geraten, haben diesen Betrag vom Fälligkeitstag an mit 9 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz gemäß § 247 BGB gegenüber bodo zu verzinsen, mindestens jedoch mit 5 Prozentpunkten. Das Gleiche gilt umgekehrt für bodo, wenn dieser die festgelegten Zahlungstermine überschreitet.
- (7) Die Anträge auf Erstattungen nach §§ 228 ff. SGB IX und § 6a AEG sind von den Verkehrsunternehmen zu stellen. bodo stellt die hierfür erforderlichen Unterlagen im Rahmen des Testats der Jahresabrechnung bis 30.06. des Folgejahres zur Verfügung.

§ 9 Prüfungsrechte

- (1) Den Verkehrsunternehmen steht gegenüber bodo für ihre Ansprüche aus der Einnahmenaufteilung ein Prüfungsrecht zu. Das Prüfungsrecht erstreckt sich auch auf alle Tatsachen und Unterlagen, die auf Nachweis- oder Kostenerstattungsbasis zu zahlende Beträge dem Grunde oder der Höhe nach belegen. Das Prüfungsrecht erstreckt sich nicht auf Informationen, die Rückschlüsse auf Ansprüche der übrigen Verkehrsunternehmen zulassen.
- (2) bodo hat sämtliche Unterlagen und Dateien, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Einnahmenaufteilung erstellt oder verwendet werden, für eine Dauer von zehn Jahren zur Einsichtnahme bereitzuhalten.
- (3) Die Prüfung findet am Sitz von bodo statt.

§ 10 Widerspruch, Schlichtung

- (1) Gegen die von bodo erstellten Monats- und Jahresabrechnungen steht jedem Verkehrsunternehmen ein Recht zum Widerspruch zu. Ein Widerspruch lässt die vertraglichen Verpflichtungen des Verkehrsunternehmens unberührt, insbesondere bewirken festgestellte Zahlungen keinen Aufschub.
- (2) Der Widerspruch gegen eine Monatsabrechnung ist gegenüber bodo einen Monat nach Zugang der Monatsabrechnung in Textform einzureichen und zu begründen. Gegen eine Jahresabrechnung ist ein Widerspruch innerhalb von zwei Monaten nach Zugang der Jahresabrechnung in Textform einzulegen und zu begründen. Maßgeblich für die Einhaltung der Frist ist das Datum des Zugangs.
- (3) Der Widerspruch ist unzulässig, wenn er nicht eine präzise Eingrenzung der angegriffenen Bestandteile der Abrechnung und eine Begründung enthält, aus der hervorgeht, welche Bruttofahrgeldeinnahmen, Fahrausweisarten, Preisstufen, Vertriebskanäle und Zeiträume betroffen sind. Die nicht vom Widerspruch umfassten Bestandteile der Abrechnung gelten als akzeptiert.
- (4) Wird der Widerspruch nicht ordnungsgemäß eingelegt, so gelten die Abrechnungen mit Ablauf der Frist als akzeptiert.
- (5) bodo kann zur weiteren Vereinfachung des Verfahrens die Verwendung eines Formblatts für den Widerspruch vorgeben, wenn dieses den Verkehrsunternehmen bekannt gemacht wurde.
- (6) Widersprüche sind von bodo innerhalb von zwei Monaten nach Zugang zu prüfen, soweit sie zulässig sind; das Ergebnis der Prüfung ist dem Widersprechenden unverzüglich mitzuteilen. Soweit die im Widerspruch vorgebrachten Einwände begründet sind, ist ihnen in Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen abzuhelpen. Nach Herstellung des Einvernehmens über die angegriffene

Abrechnung stellt bodo die vollständige Genehmigung fest und informiert die übrigen Verkehrsunternehmen. Die Korrekturabrechnung erfolgt gem. § 8 Absatz 3 entsprechend.

- (7) Kann ein Einvernehmen bei der Klärung des Widerspruchs innerhalb von zwei Monaten nach Mitteilung des Prüfungsergebnisses nicht hergestellt werden, wird das Schlichtungsverfahren durch ein Verkehrsunternehmen oder bodo eingeleitet. Der ordentliche Rechtsweg ist erst nach Abschluss des Schlichtungsverfahrens eröffnet. Die Schlichtungskommission wird vom Lenkungsausschuss gewählt und besteht aus drei sachkundigen Mitgliedern, darunter einem Volljuristen und einem Wirtschaftsprüfer. Die Schlichtungskommission hat innerhalb von drei Monaten eine Würdigung des Sachverhalts vorzunehmen und einen Schlichtungsvorschlag vorzulegen.

§ 11 Vertraulichkeit

- (1) Gemeldete Verkaufs- und Abrechnungsdaten anderer Verkehrsunternehmen nach diesem Vertrag sind vertraulich zu behandeln, soweit ein Verkehrsunternehmen von ihnen Kenntnis erlangt. Sie gelten als Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse und dürfen Dritten einschließlich anderen Verkehrsunternehmen und deren Beauftragten nicht offengelegt oder anderweitig zugänglich gemacht werden, es sei denn aufgrund einer behördlichen oder gerichtlichen Anordnung. Dies gilt auch, falls zum Zwecke der Vereinfachung der Abrechnungsprüfung die vollständige Offenlegung zwischen den Verkehrsunternehmen nach deren Zustimmung zugelassen werden soll.
- (2) Die Pflicht zur Vertraulichkeit gemäß Absatz 1 gilt nicht für den Inhalt dieses Vertrages und seiner Anlagen. Verkehrsunternehmen können durch Erklärung in Textform gegenüber bodo erklären, dass auch ein zu benennender Dritter bestimmte Verkaufs- und Abrechnungsdaten dieses Verkehrsunternehmen erhalten darf. bodo hat sicherzustellen, dass dieser Dritte von gemeldeten Verkaufs- und Abrechnungsdaten anderer Verbundunternehmen keine Kenntnis erlangt.
- (3) bodo ist zur vertraulichen Behandlung der gemeldeten Verkaufs- und Abrechnungsdaten verpflichtet. Absatz 1 Sätze 2 und 3 finden Anwendung. bodo wird, entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik, alle notwendigen und wirtschaftlich vertretbaren Maßnahmen zum Schutz der Vertraulichkeit der anvertrauten Daten und Informationen ergreifen und über die getroffenen Maßnahmen auf Anforderung der Verkehrsunternehmen Auskunft erteilen. Dies betrifft insbesondere die technische und organisatorische Absicherung der elektronischen Datenbanken und aller weiteren vertraulich zu behandelnden elektronisch gespeicherten, gedruckten oder handschriftlich dokumentierten Informationen vor unbefugtem Zugang. Dies beinhaltet auch die Aufklärung der Beschäftigten und der

Dienstleister über die erforderlichen Maßnahmen zur Wahrung der Vertraulichkeit sowie die Verpflichtung dieser Beschäftigten und Dienstleister zur Einhaltung der Vertraulichkeit, welche durch bodo weiter konkretisiert werden kann.

- (4) Die Pflicht zur Vertraulichkeit gemäß Absatz 1 besteht für die Verkehrsunternehmen und bodo fünf Jahre ab Beendigung des Vertragsverhältnisses fort.
- (5) bodo darf Verkehrsunternehmen gemeldete Verkaufs- und Abrechnungsdaten offenlegen oder zugänglich machen, soweit es für die Einnahmenaufteilung und Abrechnung erforderlich ist und diese Prozesse von den Verkehrsunternehmen übernommen werden. bodo wird Vertragspartner in einem den Regelungen dieser Vorschrift entsprechenden Maße zur Vertraulichkeit verpflichtet. bodo trägt dafür Sorge, dass Verkehrsunternehmen nur diejenigen Informationen übermittelt werden, die für die Durchführung des zugrunde liegenden Vertragsverhältnisses erforderlich sind.

§ 12 Laufzeit, Kündigung

- (1) Dieser Vertrag tritt am 01.01.2026 in Kraft. Er wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.
- (2) Gleichzeitig treten der Einnahmezuschlagsvertrag und der Einnahmenaufteilungsvertrag aus dem Jahr 2003 nebst sämtlichen Ergänzungen außer Kraft, soweit ihre Regelungen nicht für die Erstellung und Abwicklung der letzten Jahresabrechnung bzw. im Zuge der Migration zwischen altem Verfahren und neuem Verfahren weiter angewendet werden müssen.
- (3) Dieser Vertrag kann von jedem Verkehrsunternehmen mit einer Frist von sechs Monaten zum Jahresende, erstmals zum 31. Dezember 2027 in Textform ohne Angabe von Gründen in Ansehung einzelner oder aller Verkehrsverträge gekündigt werden. Die Kündigung ist an bodo zu richten. Für die Einhaltung der Frist ist der Zugang bei bodo maßgebend. bodo setzt die anderen Verkehrsunternehmen unverzüglich über die Kündigung in Kenntnis.
- (4) Eine Kündigung nach Absatz 3 führt dazu, dass der Vertrag zwischen den übrigen Vertragsparteien oder, wenn sie nur in Ansehung einzelner Verkehrsverträge erklärt worden ist, zwischen diesen und dem Kündigenden im Übrigen fortgesetzt wird. Mit Wirksamkeit der Kündigung endet automatisch die Teilnahme des betreffenden Verkehrsvertrages an der Einnahmenaufteilung.
- (5) Das Recht zur fristlosen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt. Mit der Wirksamkeit der Kündigung endet automatisch auch die Teilnahme des betreffenden Verkehrsunternehmens an der Einnahmenaufteilung. Die Formvorschrift des Absatzes 3 gilt entsprechend.
- (6) Ein Verkehrsunternehmen scheidet ohne Kündigung aus dem Vertrag aus, wenn es keine

Verkehrsleistungen im Verbundgebiet mehr erbringt, wenn der Kooperationsvertrag – gleich aus welchem Rechtsgrund - endet oder wenn das Verkehrsunternehmen als Gesellschafter ausscheidet.

§ 13 Schlussbestimmungen

- (1) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages ganz oder teilweise unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder aus Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für eine der Vertragsparteien insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages in ihrer Wirksamkeit nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragsparteien angestrebten Zweck wirtschaftlich und rechtlich am nächsten kommt.
- (2) Gerichtsstand für alle Streitigkeiten aus oder im Zusammenhang mit diesem Vertrag ist Ravensburg.
- (3) Die Verkehrsunternehmen sind berechtigt ihre Rechte und Pflichten aus dieser Vereinbarung ganz oder teilweise auf die mit ihnen verbundenen Unternehmen im Sinne des § 15 AktG zu übertragen, ohne dass dies der Zustimmung der anderen Vertragspartner bedarf.
- (4) Nebenabreden zum Vertrag bestehen nicht. Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages – einschließlich dieser Klausel – bedürfen der Schriftform.
- (5) Bei Vertragsschluss lagen folgende Anlagen den Parteien vor:

Anlagen:

- (1) Durchführungsrichtlinie zur Einnahmenaufteilung
- (2) Beitrittserklärung Verkehrsunternehmen zum Verbund

Unterschriften der Vertragspartner

Arverio Bayern GmbH,

Bestätigung, den *15.12.25*
Oliver Reiser *hnm*

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG,

, den

DB Regio AG,

, den

Diesch GmbH Reise- und Omnibusverkehr,

, den

Ehrmann Reisen GmbH & Co. KG,

, den

Hutter Reisen GmbH,

, den

Klaus Burkhard e. K.,

, den

Omnibusverkehr Bühler GmbH & Co. KG

, den

Unterschriften der Vertragspartner

Arvenio Bayern GmbH,

, den

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG,

Friedrichshafen, den 11.11.2025

Hopoldus Linup

DB Regio AG,

, den

Diesch GmbH Reise- und Omnibusverkehr,

, den

Ehrmann Reisen GmbH & Co. KG,

Bad Wurzach, den 20.11.2025

Ute Ehrmann

Hutter Reisen GmbH,

, den

Klaus Burkhard e. K.,

, den

Omnibusverkehr Bühler GmbH & Co. KG

Willidenhof, den 20.11.2025

Klaus Bühler

Omnibus Grabherr GmbH

Waldburg, den 20.11.2025



Omnibus Morath GmbH & Co. KG

Überlingen, den 20.11.2025



Omnibus Müller GmbH & Co. KG

Oberstdorf, den 20.11.2025



Omnibus Verkehr Wangen Buchmann GmbH & Co.
KG

, den

Omnibusverkehr Volk GmbH

, den

Omnibus Wegis GmbH

, den

RBA Regionalbus Augsburg GmbH

, den

Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH

Ulm, den 11.11.25



Unterschriften der Vertragspartner

Arverio Bayern GmbH,

, den

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG,

, den

DB Regio AG,

Stuttgart, den 17.7.2025

 i.V. 

Diesch GmbH Reise- und Omnibusverkehr,

, den

Ehrmann Reisen GmbH & Co. KG,

, den

Hutter Reisen GmbH,

, den

Klaus Burkhard e. K.,

, den

Omnibusverkehr Bühler GmbH & Co. KG

, den

Unterschriften der Vertragspartner

Arverio Bayern GmbH,

, den

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG,

, den

DB Regio AG,

, den

Diesch GmbH Reise- und Omnibusverkehr,

3ad Buchan , den 18.11.2025
Schmidt Jülich

Ehrmann Reisen GmbH & Co. KG,

, den

Hutter Reisen GmbH,

, den

Klaus Burkhard e. K.,

, den

Omnibusverkehr Bühler GmbH & Co. KG

, den

Unterschriften der Vertragspartner

Arverio Bayern GmbH,

, den

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG,

, den

DB Regio AG,

, den

Diesch GmbH Reise- und Omnibusverkehr,

, den

Ehrmann Reisen GmbH & Co. KG,

, den

Hutter Reisen GmbH,

Leutkirch, den 09.12.2025



Klaus Burkhard e. K.,

, den

Omnibusverkehr Bühler GmbH & Co. KG

, den

Unterschriften der Vertragspartner

Anetio Bayern GmbH,

, den

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG,

, den

DB Regio AG,

, den

Diesch GmbH Reise- und Omnibusverkehr,

, den

Ehrmann Reisen GmbH & Co. KG,

, den

Hutter Reisen GmbH,

, den

Klaus Burkhard e. K.,

1. in der Person Klaus Burkhard
Klaus Burkhard
Hauptstraße 1 - 88161 Unterberg
Telefon: 0331-7448 Fax: 0331-82288
info@hutterreisen.de
Brockhaus

Omnibusverkehr Bühler GmbH & Co. KG

, den

Omnibus Grabherr GmbH

, den

Omnibus Morath GmbH & Co. KG

, den

Omnibus Müller GmbH & Co. KG

, den

Omnibus Verkehr Wangen Buchmann GmbH & Co.
KG

Wangen , den 9. 12. 25



Omnibusverkehr Volk GmbH

, den

Omnibus Wegis GmbH

, den

RBA Regionalbus Augsburg GmbH

, den

Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH

, den

Omnibus Grabherr GmbH

, den

Omnibus Morath GmbH & Co. KG

, den

Omnibus Müller GmbH & Co. KG

, den

Omnibus Verkehr Wangen Buchmann GmbH & Co.
KG

, den

Omnibusverkehr Volk GmbH

, den

Il. Kaindl

Omnibus Wegis GmbH

, den

RBA Regionalbus Augsburg GmbH

, den

Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH

, den

Omnibus Grabherr GmbH

, den

Omnibus Morath GmbH & Co. KG

, den

Omnibus Müller GmbH & Co. KG

, den

Omnibus Verkehr Wangen Buchmann GmbH & Co.
KG

, den

Omnibusverkehr Volk GmbH

, den

Omnibus Wegis GmbH

Bremmensen, den 1.12.23
C. Bremmensen

RBA Regionalbus Augsburg GmbH

, den

Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH

, den

Omnibus Grabherr GmbH

, den

Omnibus Morath GmbH & Co. KG

, den

Omnibus Müller GmbH & Co. KG

, den

Omnibus Verkehr Wangen Buchmann GmbH & Co.
KG

, den

Omnibusverkehr Volk GmbH

, den

Omnibus Wegis GmbH

, den

RBA Regionalbus Augsburg GmbH

, den


Augsburg 18.11.25

Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH

, den

Omnibus Grabherr GmbH

, den

Omnibus Morath GmbH & Co. KG

, den

Omnibus Müller GmbH & Co. KG

, den

Omnibus Verkehr Wangen Buchmann GmbH & Co.
KG

, den

Omnibusverkehr Volk GmbH

, den

Omnibus Wegis GmbH

, den

RBA Regionalbus Augsburg GmbH

, den

Regionalverkehr Alb Bodensee GmbH

Ulm, den 03.12.2025
 

Reisch GmbH Omnibusverkehr

Mayer, den 20.11.2025

[Signature]

SCHULER GmbH Omnibusverkehr

Badwegg, den 20.11.2025

[Signature]

Stadt Isny

, den

stadtbuss Ravensburg-Weingarten GmbH

, den

Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH

Friedrichshafen, den 21.11.2025

[Signature]

Stadtverkehr Lindau (B) GmbH

, den

Stadtverkehrs GmbH B.W.

Oberstdorf, den 20.11.2025

[Signature]

Stadtwerke Überlingen GmbH

, den

Strauss GmbH & Co. KG

Tettnang, den 11.11.25

[Signature]

Süddeutsche Verkehrslinien GmbH & Co. KG

Memmingen, den 11.11.25

[Signature]

Verkehrsbetriebe Schussental GmbH & Co. KG

, den

Werner Sohler GmbH

Wangen, den 20.11.25

[Signature]

Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH

Ravensburg 11.11.25

[Signature]

Reisch GmbH Omnibusverkehr

, den

SCHULER GmbH Omnibusverkehr

, den

Stadt Isny

, den

03.12.2025

1294

Peter Wagner, Bürgermeister

stadtbuss Ravensburg-Weingarten GmbH

, den

Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH

, den

Stadtverkehr Lindau (B) GmbH

, den

Stadtverkehrs GmbH B.W.

, den

Stadtwerke Überlingen GmbH

, den

Reisch GmbH Omnibusverkehr

, den

SCHULER GmbH Omnibusverkehr

, den

Stadt Isny

, den

stadtbus Ravensburg-Weingarten GmbH

Ravensburg, den *18.11.2025*
A. Tr. SZ *Jörg Jürgler*

Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH

, den

Stadtverkehr Lindau (B) GmbH

, den

Stadtverkehrs GmbH B.W.

, den

Stadtwerke Überlingen GmbH

, den

Reisch GmbH Omnibusverkehr

, den

SCHULER GmbH Omnibusverkehr

, den

Stadt Isny

, den

stadibus Ravensburg-Weingarten GmbH

, den

Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH

, den

Stadtverkehr Lindau (B) GmbH

Lindau

, den

24. 11. 25



Stadtverkehrs GmbH B.W.

, den

Stadtwerke Überlingen GmbH

, den

Reisch GmbH Omnibusverkehr

Mengen, den 20.11.2015

SCHULER GmbH Omnibusverkehr

Badwegg, den 20.11.2015

Stadt Isny

, den

stadtbuss Ravensburg-Weingarten GmbH

, den

Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH

Friedrichshafen, den 21.11.2015

Stadtverkehr Lindau (B) GmbH

, den

Stadtverkehrs GmbH B.W.

Oberstdorf, den 20.11.2015

Stadtwerke Überlingen GmbH

Überlingen, den 5/12/2015

Strauss GmbH & Co. KG

, den

Süddeutsche Verkehrslinien GmbH & Co. KG

, den

Verkehrsbetriebe Schussental GmbH & Co. KG

Baumgart, den *18.11.2025*

T. M. 102 Zell

Werner Sohler GmbH

, den

Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH

, den

Anlage 1 zum Vertrag über die Einnahmeverteilung
Durchführungsrichtlinie (DFRL)
zur Einnahmeverteilung
im Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo)
finale Fassung Version 8 (Stand 22.09.25)

Inhalt

1	berblick ber das Verfahren der Einnahmeverteilung	1
1.1	Einordnung der Richtlinie und Zust ndigkeit	1
1.2	Aufteilungsmasse	1
1.3	Anforderungen an das Verfahren	2
1.4	Grunds tze der Einnahmeverteilung.....	2
1.5	Modellbeschreibung	3
2	Bewertungsansatz	3
2.1	Ertragskraft.....	3
2.2	G stekarten	7
2.2.1	Echt Bodensee Card	7
2.2.2	Allg u Walser Pass / AusZeit Card & G stePass.....	8
3	Digitale Vollerhebung als Datengrundlage	8
3.1	Gelegenheitsverkehr	10
3.2	Zeitkarten Auszubildene (ZKA) – D-Ticket JugendBW / eCard Schule	14
3.3	Zeitkarten Erwachsene (ZKE) – Deutschlandticket / Abo.....	16
3.4	G stekarten - Echt Bodensee Card (EBC)	17
3.5	on demand Verkehre	18
4	Verfahren der Einnahmeverteilung.....	18
4.1	Einnahmeanspruch Gelegenheitsverkehr.....	20
4.2	Einnahmeanspruch Zeitkarten Auszubildene (ZKA) – eCard Schule / D-Ticket JugendBW	24
4.3	Einnahmeanspruch Zeitkarten Erwachsene (ZKE) – Abo / Deutschlandticket	26
4.4	Einnahmeanspruch G stekarten u.a. Echt Bodensee Card (EBC).....	26
4.5	Einnahmeanspruch Sonstige Fahrausweise	28
4.6	Einnahmeanspruch on demand Verkehre	30

5	Sonstige Festlegungen.....	30
5.1	Fortschreibung.....	30
5.2	Migration.....	31
5.3	Zubringerverkehr.....	33
5.4	Freizeitnutzen im Ausbildungstarif	33
5.5	Gemeinschaftskonzessionen und Auflagen bei Konzessionserteilung.....	34
6	Anlage A – Fahrausweisarten im bodo und ihre Zuordnung zu den Tarifgruppen	37
7	Anlage B – Linien im bodo und ihre Zuordnung zu Linienbündel, Verkehrsvertrag und Verkehrsunternehmen	42
8	Anlage C – Verkehrsunternehmen und EA-Partner (Stand: August 2025).....	50
9	Anlage D – Aufteilungsmasse	53
10	Anlage E – EBC-relevante Linien und ihre Betriebsleistungsanteile	55
11	Anlage F – Datensatzbeschreibung Einzelverkaufsdatensatz	60

Abkürzungsverzeichnis

AFZS	Automatische Fahrgastzählsysteme
AT	PNV-Aufgabenträger
aV	Allgemeine Vorschrift
bodo	Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund
CiCo	Check-In/Check-Out
DFRL	Durchführungsrichtlinie
D-Ticket	Deutschland-Ticket
DTJBW	Deutschland-Ticket Jugend BW
EA	Einnahmeverteilung
EAV	Einnahmeverteilungsverfahren
ET	Einzelticket
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FAW	Fahrausweisart
FE	Fahrgasterhebung
PNV	öffentlicher Personennahverkehr
FG	Anzahl Fahrgäste
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TG	Tarifgruppe
VBF	Verbundbeförderungsfläche (Fahrgäste)
VDV-KA	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Kernapplikation eTicket Deutschland
VU	Verkehrsunternehmen

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Einordnung der DFRL in die Vertragskonstruktionen	1
Abbildung 1-2:	Verfahrens überblick	3
Abbildung 2-1:	Ertragskraftverfahren	4
Abbildung 2-2:	Tarifliche Kappung – Beispiel: 11 Zonen, PS 8.....	5
Abbildung 2-3:	Tarifliche Kappung – Beispiel: 8 Zonen, PS 8.....	5
Abbildung 2-4:	Tarifliche Kappung – Erlöszuscheidung „lange“ Fahrten	6
Abbildung 2-5:	Tarifliche Kappung – Erlöszuscheidung Stadttarife	6
Abbildung 2-6:	„2-Topf-Modell“ zur Verteilung der Fahrgeldeinnahmen der EBC.....	8
Abbildung 3-1:	Erhobene Relationen versus verkaufte Relation in einem ähnlichen Verbund... 11	
Abbildung 3-2:	eCard(-Bartarif) Relationen versus verkaufte Relationen im bodo	12
Abbildung 3-3:	Parallelverkehr Friedrichshafen - Meersburg.....	13
Abbildung 3-4:	Parallelverkehr Friedrichshafen - Berlin	13
Abbildung 4-1:	Verteilung der Fahrgeldeinnahmen im bodo differenziert nach Tarifgruppen....	19
Abbildung 4-2:	Verteilung der Fahrgastanzahl im bodo differenziert nach Tarifgruppen	19
Abbildung 4-3:	Verteilung der Fahrgastanzahl im bodo je Aufgabenträger differenziert nach Tarifgruppen	20
Abbildung 4-4:	Beispiel erlösbasierende Bewertung der Nachfrage differenziert nach Start- und Zielzone	21
Abbildung 4-5:	Bildung von Aufteilungsschlüsseln je Linie und Relation	23
Abbildung 4-6:	Zusammenführung von Verkaufsdaten und Aufteilungsschlüsseln je Relation und Linie/Linienbündel	23
Abbildung 4-7:	Schema zur Ermittlung und Anwendung der Erlösaufteilung nicht relationaler Tickets	24
Abbildung 4-8:	Rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen im Ausbildungstarif in Baden- Württemberg und Bayern	25

Abbildung 5-1: Aktualisierung mittels Digitaler Vollerhebung	31
Abbildung 5-2: Kombination von Alt- und Neuschlüssel.....	32
Abbildung 5-3: Ausgewogene Kompromissfindung.....	34
Abbildung 5-4: Umgang mit Sondervereinbarungen in der EAV.....	35

1 Überblick über das Verfahren der Einnahmeverteilung

1.1 Einordnung der Richtlinie und Zuständigkeit

Die Einnahmeverteilung (EA) im Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo) wird mit einem nachfrageorientierten Verfahren umgesetzt. Diese Durchführungsrichtlinie (DFRL) regelt, wie die Nachfrage ermittelt, monetär bewertet und die entsprechenden Fahrgelder den Unternehmen zugeschrieben werden.

Die DFRL zur Einnahmeverteilung ist Bestandteil des Einnahmeverteilungs-Vertrages.

Partner und Verträge zur Verteilung der Fahrgeldeinnahmen



(c) Foto lizenziert gemäß CC BY 1.0

- ✓ **EA-Vertrag** zwischen Verbund GmbH und Verkehrsunternehmen
- ✓ **Durchführungsrichtlinie** (DFRL) als Anlage zum Einnahmeverteilungsvertrag

Partner und Verträge zur Weiterleitung von staatlichen Mitteln



(c) Foto lizenziert gemäß CC BY 1.0

- ✓ **Allgemeine Vorschrift (aV)** zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen
- ✓ **Öffentlicher Dienstleistungsauftrag** (öDA) zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

Rahmenverträge als Klammer

- ✓ **Kooperationsvertrag** zwischen Verbund GmbH und Verkehrsunternehmen
- ✓ **Gesellschaftsvertrag** zwischen Verbund GmbH, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen (in Abhängigkeit der Gesellschaftsform)

Abbildung 1-1: Einordnung der DFRL in die Vertragskonstruktionen

1.2 Aufteilungsmasse

Zur Aufteilungsmasse gehören die von Verkehrsunternehmen oder deren beauftragten Dritten vereinnahmten

- Bruttofahrgeldeinnahmen des bodo-Tarifes (vgl. Anlage D)
- von der Baden-Württemberg Tarif GmbH (BW Tarif GmbH) zugeordnete Einnahmeanteile aus dem Baden-Württemberg-Tarif (vgl. Anlage D)
- Zahlungen der DB Vertrieb für die Anerkennung des City-Tickets (vgl. Anlage D)
- fahrgeldersetzende Zahlungen die weder Beihilfen noch staatliche Ausgleichsleistungen sind (vgl. Anlage D)

1.3 Anforderungen an das Verfahren

Nachfrageorientierung: Die Einnahmeverteilung soll aus Kenngrößen der Nachfrage abgeleitet werden. Grundsätzlich soll ein proportionaler Zusammenhang zwischen Nachfrage und Einnahmeverteilung hergestellt werden.

Wettbewerbsneutralität: Die Fahrgeldeinnahmen sollen prinzipiell nach einem für alle Unternehmen gleichen Verfahren zugewiesen werden. Insbesondere sollen Fahrgelder für neu hinzukommende Unternehmen nach gleichen Maßstäben wie für Bestandsunternehmen zugewiesen werden.

Transparenz: Das Verfahren der Einnahmeverteilung soll für die beteiligten Partner transparent und nachvollziehbar sein. Es soll mit wenigen Parametern konzipiert werden und über einfach kontrollierbare Eingangsdaten berechnet werden.

Wirtschaftlichkeit: Bei dem Verfahren der Einnahmeverteilung soll ein wirtschaftlicher Kompromiss zwischen Kosten und Genauigkeit hergestellt werden.

Dynamik: Es soll ein Turnus festgelegt werden, in dem jeweils aktuelle Verkaufsdaten, Fahrgastzahlen und Fahrgaststrukturen einbezogen werden.

1.4 Grundsätze der Einnahmeverteilung

Das Fahrgeld, das ein Fahrgast für die Nutzung des PNVs bezahlt hat, wird entsprechend seiner Nutzung auf die Verkehrsunternehmen aufgeteilt, die ihn befördert haben (Motto: „Fahrgeld verteilen, wie gezahlt und genutzt“).

Die Höhe des Einnahmeanspruchs eines Verkehrsunternehmens hängt grundsätzlich ab von

- der Anzahl der beförderten Fahrgäste (Orientierung an der Menge der Nachfrage)
- der Reiseweite in Tarifzonen der beförderten Fahrgäste (Orientierung an der Leistung der Nachfrage)
- den Fahrpreisen der Fahrausweise der beförderten Fahrgäste (Orientierung am Tarif der Nachfrage)

1.5 Modellbeschreibung

Die Fahrgeldeinnahmen sollen grundsätzlich auf Basis einer Digitalen Vollerhebung im bodo verteilt werden. Die dabei erfassten Fahrten werden nach der Ertragskraft des genutzten Tickets bewertet. Fahrten mit Pauschalpreistickets werden über preisstufengestaffelte Referenzfahrausweise monetär bewertet.

Der bodo verfügt über eine flächendeckende digitale Vertriebs- und Erfassungsinfrastruktur für ein Chipkartenbasiertes Check-In/Check-Out-System (CiCo nach VDV-KA Level 3), so dass darüber im gesamten Verbund Nutzungsdaten generiert werden können.

Diese werden in einer eigens für bodo entwickelten SQL-Datenbank übernommen, aufbereitet und differenziert je Tarifgruppe spezifische Einnahmeschlüssel hinterlegt, die über ein Verwaltungsbakend konfiguriert und jährlich angepasst werden (vgl. Abbildung 1-2).



Abbildung 1-2: Verfahrensblick

2 Bewertungsansatz

2.1 Ertragskraft

Der Bewertungsansatz im Verfahren der Einnahmeverteilung legt fest, wovon die Höhe des Einnahmeanspruchs je Personenfahrt bzw. Fahrtabschnitt abhängt und wie der Einnahmeanspruch berechnet wird. Beim Ertragskraftverfahren wird jede Personenfahrt, die ein Verkehrsunternehmen befördert, mit dem spezifischen Erlössatz je Preisstufe und Relation bewertet. Die

Fahrgeldeinnahme von Umsteigern wird anteilig zur Einzeltarifierung der einzelnen Fahrtabschnitte aufgeteilt (vgl. Abbildung 2-1).

Ertragskraftverfahren



Beispiel	VU	Fahrpreise (FP)
A	SPNV	3,85 EUR / 6,15 EUR = 63 %
	Stadtbus	2,30 EUR / 6,15 EUR = 37 %
B	Regionalbus	2,95 EUR / 5,25 EUR = 56 %
	Stadtbus	2,30 EUR / 5,25 EUR = 44 %



Philosophie: Jeder Fahrtabschnitt enthält die Fahrgeldeinnahme anteilig zur Einzeltarifierung der Fahrtabschnitte, d. h. jedes VU trägt die Durchtarifierungsverluste proportional zu seinem Fahrpreisanteil.

Abbildung 2-1: Ertragskraftverfahren

Der Ansatz orientiert sich direkt an den Verbundfahrpreisen und passt damit zum formulierten Grundsatz der Tariforientierung, so dass

- sowohl die tarifliche Kappung der Fahrpreise
- als auch die preisabgesenkten Stadttarife insbesondere in den kleinen Stadtverkehren

bei der Zuschuldung der Fahrgeldeinnahmen Anwendung finden.

Die nachfolgenden Beispiele in Abbildung 2-2 bis Abbildung 2-4 verdeutlichen das Prinzip bei der Zuschuldung in Bezug auf die tarifliche Kappung der Fahrpreise:

Der Fahrpreis f für die PNV-Nutzung steigt in Abhängigkeit von der Anzahl durchfahrener Tarifzonen. Ab der Nutzung von 8 Zone ist er konstant. D.h. eine Fahrt mit 11 durchfahrenen Tarifzonen ist genauso teuer wie eine Fahrt mit 8 Tarifzonen. Bei der Bemessung der Erlöszuschuldung wird dieses Prinzip beibehalten und der zu leistende Fahrpreis zugrunde gelegt, so dass eine Fahrt über 11 Tarifzonen den gleichen Erlös erhält wie eine Fahrt über 8 Tarifzonen.

Tarifliche Kappung der Fahrpreis – Lindau nach Aulendorf (11 Zonen, PS 8)

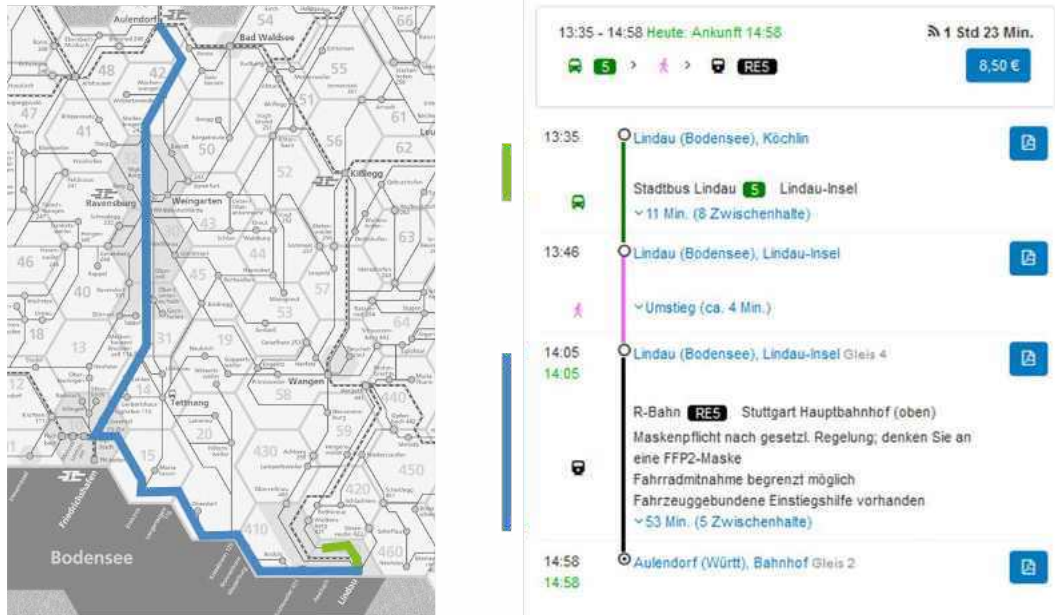


Abbildung 2-2: Tarifliche Kappung – Beispiel: 11 Zonen, PS 8

Tarifliche Kappung der Fahrpreise – Lindau nach Ravensburg (8 Zonen, PS 8)

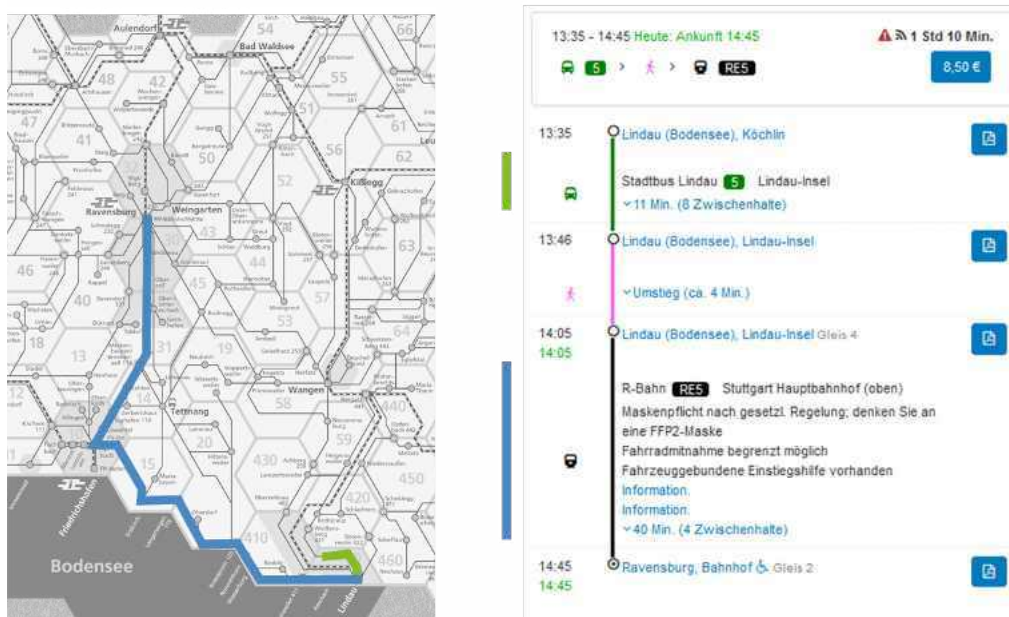


Abbildung 2-3: Tarifliche Kappung – Beispiel: 8 Zonen, PS 8

Tarifliche Kappung der Fahrpreise



Beispiel 1:

Einzelfahrschein von Lindau nach Aulendorf, PS 8, 11 Zonen, Preis: 8,25 EUR

Zubringer-Linie 5 in Lindau zum Bahnhof, Fahrt R-Bahn von Lindau nach Aulendorf.

- Linie 5: $2,30 / (2,30 + 8,25) = 22\%$ bzw. eine Zuschuldung von 1,80 EUR.
- R-Bahn: $8,25 / (2,30 + 8,25) = 78\%$ bzw. eine Zuschuldung von 6,45 EUR.



Beispiel 2:

Einzelfahrschein von Lindau nach Ravensburg, PS 8, 8 Zonen, Preis: 8,25 EUR

Zubringer-Linie 5 in Lindau zum Bahnhof, Fahrt R-Bahn von Lindau nach Ravensburg.

- Linie 5: $2,30 / (2,30 + 8,25) = 22\%$ bzw. eine Zuschuldung von 1,80 EUR.
- R-Bahn: gleicher Anteil wie von Lindau nach Aulendorf in Höhe von 78 %

Abbildung 2-4: Tarifliche Kappung – Erlöszuschuldung „lange“ Fahrten

In einigen Städten, z. B. in Wangen, gelten besondere Stadttarife mit abgesenkten Fahrpreisen. Auch hier wird bei der Bemessung der Erlöszuschuldung der zu leistende Fahrpreis zugrunde gelegt, so dass eine Fahrt in Wangen einen niedrigeren Erlös erhält als eine Fahrt in Lindau (vgl. Abbildung 2-5).

Preisabgesenkte Tarife in kleinen Stadtverkehren



Beispiel 3:

Einzelfahrschein von Wangen nach Lindau, PS 6, 6 Zonen, Preis: 6,65 EUR

Zubringer-Linie 93/2 in Wangen zum Bhf., Fahrt R-Bahn von Wangen nach Lindau

- Linie 93/2: $1,50 / (1,50 + 6,65) = 18\%$ bzw. eine Zuschuldung von 1,22 EUR.
- R-Bahn: $6,65 / (1,50 + 6,65) = 82\%$ bzw. eine Zuschuldung von 5,43 EUR.



Beispiel 4:

Einzelfahrschein von Wangen nach Lindau, PS 6, 6 Zonen, Preis: 6,65 EUR

Fahrt R-Bahn von Wangen nach Lindau, Umstieg auf Linie 5

- R-Bahn: $6,65 / (2,30 + 6,65) = 74\%$ bzw. eine Zuschuldung von 4,94 EUR.
- Linie 5: $2,30 / (2,30 + 6,65) = 26\%$ bzw. eine Zuschuldung von 1,71 EUR.



Der Einnahmeanspruch ist abhängig von den Fahrpreisen in den Stadttarifen.

Abbildung 2-5: Tarifliche Kappung – Erlöszuschuldung Stadttarife

2.2 G-stekarten

Viele Kommunen haben in Zusammenarbeit mit Tourismusorganisationen eine G-stekarte eingeführt, welche die kostenfreie Nutzung des PNVs ermöglicht. Das Einnahmenclearing erfolgt zwischen Tourismusorganisation und bodo. bodo hat Verträge mit folgenden Organisationen abgeschlossen:

- Deutsche Bodensee Tourismus (Echt Bodensee Card)
- Allgäu Walser Service (Mobil Pass Allgäu)
- Oberschwaben Tourismus (AusZeit Card und G-stePass)

Des Weiteren wird in Zusammenarbeit mit dem Verein Westallgäu Tourismus der Mobil Pass Westallgäu in Teilen des Landkreis Lindau (B) angeboten.

2.2.1 Echt Bodensee Card

Das Erheben der Abgaben wird rechtlich mit Aufwand bzw. Kosten zur Fremdenverkehrsförderung begründet¹, so dass lokale PNV-Angebotsverbesserungen in den Verteilmaßstab einbezogen werden.

Die EBC-Einnahmen (im Kalenderjahr 2023 ca. 3,5 Mio. EUR) werden deshalb über ein „2-Topf-Modell“ auf die Verkehrsunternehmen aufgeteilt. Ein Teil der Einnahmen („Topf 1 – Verbleib“) „verbleibt“ vor-Ort und wird anhand von Übernachtungszahlen im Verhältnis zur Betriebsleistung zugeordnet. Der andere Teil der Einnahmen („Topf 2 – Nutzung“) wird nachfrageorientiert auf die Fahrgäste, die die EBC nutzen, verteilt. Die Aufteilung der Einnahmen auf die beiden Topfe wird aus den Ergebnissen zur Marktforschung abgeleitet, wonach 31% der Urlauber das kostenlose PNV-Angebot so gut wie gar nicht nutzen (vgl. Abbildung 2-6).

¹ Im Rechtsgutachten von Prof. Dr. Holger Zuck vom 21. November 2023 wird die Auffassung vertreten, dass sowohl im jeweiligen Kommunalabgabengesetz (KAG) in Bayern (Landkreis Lindau) als auch in Baden-Württemberg (Landkreis Ravensburg und Bodenseekreis) das Erheben der Abgaben mit Aufwand bzw. Kosten zur Fremdenverkehrsförderung begründet werden.

Echt Bodensee Card (EBC)

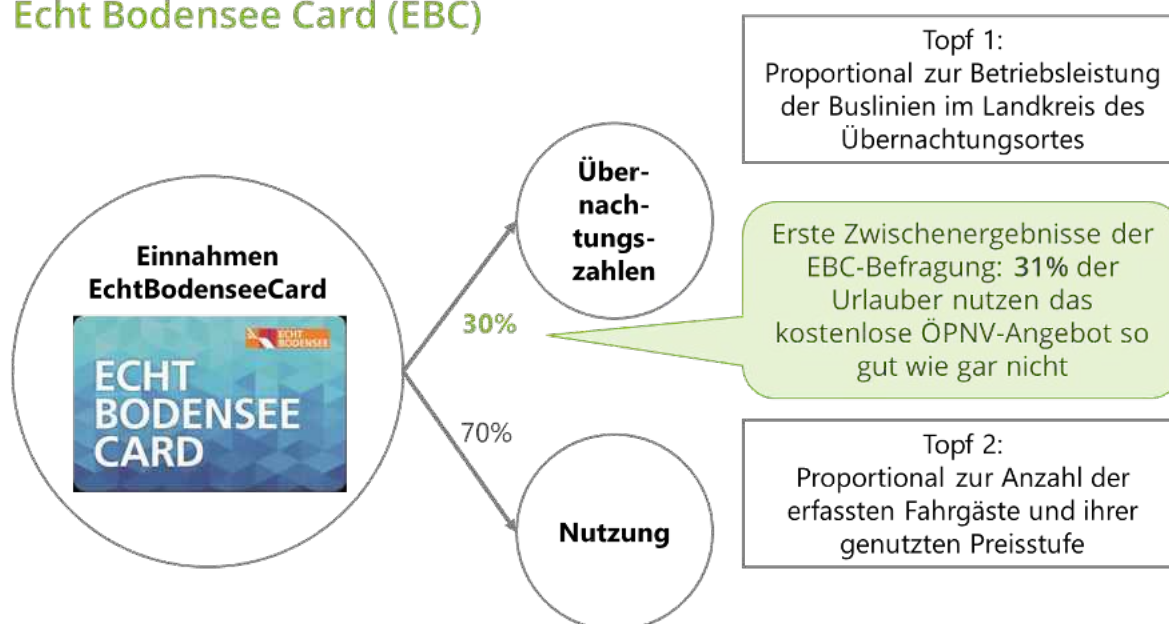


Abbildung 2-6: „2-Topf-Modell“ zur Verteilung der Fahrgeldeinnahmen der EBC

Im **Topf 1 „Verbleib“** werden die Einnahmen **lokal und differenziert** in Abhängigkeit vom Übernachtungsort je Landkreis proportional zur Betriebsleistung der Buslinien, die die Orte mit Kurabgabe im Landkreis bedienen, verteilt.

Die Einnahmen in **Topf 2 „Nutzung“** werden **pauschal und einfach** proportional zu der festgestellten Nutzung nach Anzahl und genutzter Preisstufe der Fahrgäste mit EBC verteilt. Nach zwei Jahren wird der Ansatz evaluiert.

2.2.2 Allgäu Walser Pass / AusZeit Card & Gästepass

Die Einnahmen werden pauschal und einfach proportional zu der festgestellten Nutzung verteilt, d.h. jede Nutzung wird gleich bewertet.

3 Digitale Vollerhebung als Datengrundlage

Das Land Baden-Württemberg und die Gesellschafter des bodo haben im Zuge des EFM-Projekts mehr als 7 Mio. EUR in den Aufbau einer digitalen Vertriebsinfrastruktur investiert. Ab Ende 2017 erfolgte die Migration in den Wirkbetrieb mit der CiCo eCard im Gelegenheitsverkehr. Mit der Einführung der eCard Schule erreichte das Projekt 2020 seinen Abschluss. Die nahezu lückenlose

Kontrollinfrastruktur mit RFID-Lesern (Chipkarte) und Scannern (VDV Barcode) ermöglicht die flächendeckende Generierung von Nutzungsdaten. Die eCard funktioniert seit 01.04.2021 auch im Stadtverkehr Lindau und damit flächendeckend im gesamten Verbundgebiet.

Die Verkaufsdaten im bodo werden nach einem standardisierten Verfahren einheitlich in sog. Einzelvertriebsdatensätzen abgelegt. Die entsprechende Datensatzbeschreibung ist in Anlage F enthalten.

Die Verordnung des Ministeriums für Verkehr des Landes Baden-Württemberg zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-VO) lässt in § 17 (4) neben konventionellen Zählungen/Befragungen auch gleichwertige elektronische Erfassungen zu. Im bodo bilden alle elektronisch erfassten Daten die Grundlage für die Einnahmeverteilung und Nachfragebeschreibung.

Das Land Baden-Württemberg hat eine Förderprogramm zur Einführung von Automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) aufgelegt. Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger im bodo planen bzw. haben bereits AFZS in ihren Fahrzeugen eingeführt. Perspektivisch können diese Daten dazu genutzt werden, die Nutzungsdaten aus der digitalen Vollerhebung zu kalibrieren. Diese Weiterentwicklung des EAV bietet sich an, sobald AFZS erprobt und im gesamten Verbund verfügbar sind.

In den nachfolgenden Kapiteln wird beschrieben, wie die Fahrgastnachfrage auf Basis der flächendeckend generierten Nutzungsdaten je Tarifgruppe ermittelt bzw. um zusätzliche Informationen angereichert wird. Die dargestellten Ansätze bilden den aktuellen Diskussionsstand ab. Derzeitig werden die Ansätze mit Kenntnis und Vorliegen der Informationen aus den Kontrolltransaktionsdaten (KTD) weiterentwickelt. Dabei werden folgende Optionen betrachtet:

- Integration von RES-Daten (Baustein I: Fahrgastzählung, Baustein II: Fahrgastbefragung):

Es wird das Ziel verfolgt, zum einen die erfassten KTD hochzurechnen bzw. die in Kapitel 3.2 skizzierte Hochrechnung zu plausibilisieren. Zum anderen kann die Anzahl der Einsteiger dazu genutzt werden, die Fahrtrichtung des erfassten KTD auf der Linie (Zugfahrt) zu identifizieren (vgl. Kapitel 3.2).

- Berücksichtigung der CiCo eCard-Daten zur Abbildung der Fahrtrichtung mit Zeitkarten Erwachsene (ZKE) – Deutschlandticket / Abo auf der Linie (Zugfahrt) sowie der gesamten ÖPNV-Fahrt
- Berücksichtigung der Möglichkeit, die ÖPNV-Nutzung von D-Ticket-Kunden zu tracken (u.a. im Zusammenhang mit der EAV D-Ticket Stufe 3)

Die Integration von RES-Daten setzt eine Aufstockung des Befragungsumfangs voraus. Der Aufwand für die Ausweitung der Erhebung ist abhängig von der Anzahl Interviews, die erreicht werden soll.

Die Nachfrage aus der digitalen Vollerhebung wird auf Basis aller verfügbaren Informationen ermittelt. Eine detaillierte Beschreibung aller einfließenden Parameter wird sukzessive festgelegt. Dabei sollen die in diesem Kapitel beschriebenen Grundsätze Bestand behalten.

3.1 Gelegenheitsverkehr

Zum E-Ticketing zählen folgende Kanäle:

- bodo eCard check-in / check-out (Chipkarte)
- DB Navigator (App)
- bahn.de (Web)
- dein-bodo (App)
- tws.mobil (App)
- VVS BWeit (App CiCoBW)
- Fairtiq (App CiCoBW)

Der Umsatzanteil im E-Ticketing am Gelegenheitsverkehr betrug im Jahr 2019 ca. 10 % bzw. 1,5 Mio. EUR. Der Anteil ist im Jahr 2023 bereits auf 17,6 % bzw. 2,75 Mio. EUR gestiegen. Die eCard für sich betrachtet generierte 2023 einen Umsatz von 1,3 Mio. EUR, es wurden mehr als 500 Tsd. Fahrten abgerechnet.

Über den eCard Vertrieb stehen dem Verbund detaillierte Nutzungsdaten zur Verfügung (z. B. Start-, Zielzone, Uhrzeit, genutzte Linie(n), Fahrausweis, Preisstufe, Fahrpreis). Ab 01.04.2021 ist ein CiCo verbundweit möglich (Integration Stadtverkehr Lindau). Stand November 2024 hat der Verbund 29.033 Vertragskunden. Beim Ein- und Ausstieg im Bus wird die genutzte Linie erfasst. Das Ein- und Aussteigen im SPNV erfolgt am Bahnhof bzw. am Gleis, so dass die genutzte Linie nicht vorliegt. Aus den Informationen zu Ein- und Ausstiegsbahnhof sowie den Ein- und Aussteigezeiten und einem zeitlichen Offset von n Minuten bis zur fahrplanmäßigen Abfahrt der Züge wird mit Hilfe einer Fahrplanauskunft die genutzte Linie und damit das betreibende EVU ermittelt. Im Ergebnis liegen für alle CiCo-Fahrten die vollständigen Informationen nur genutzten Wegekette vor.

Grundlage für die Verteilung von Fahrgeldeinnahmen bildet i.d.R. eine erfasste Fahrgastnachfrage. Diese kann über konventionelle Fahrgasterhebungen (Zählung und Befragung) oder über digitale Methoden erfasst werden. Fahrgasterhebungen legen ein Stichprobenkonzept zugrunde, bei dem an ausgewählten Tagen auf festgelegten Linien die Fahrgäste gezählt und befragt werden. Für einen Verbund in der Größe des bodo sind bei einer verbundweiten Fahrgasterhebung ca. 100 Tsd. Interviews zu erwarten.

Ein typisches Beispiel zu den Befragungsergebnissen in einem Verbund zeigt die nachfolgende Abbildung 3-1. Von den im Verbund verkauften Fahrausweisrelationen im Gelegenheitsverkehr wurden in der Fahrgasterhebung 27% angetroffen und erhoben. Auf sie entfällt ein Einnahmenvolumen von 95%. D.h. in einer Fahrgasterhebung werden typische Relationen zuverlässig erfasst, seltene Relationen sind deutlich unterrepräsentiert bzw. fehlen.

Vergleich in einer Fahrgasterhebung erhobene Relationen mit Bartarif eines Jahres

- Knapp 30 % der Relationen mit Bartarif, für die im Verbund Fahrausweise im Bartarif verkauft wurden, wurden in der Fahrgasterhebung angetroffen und befragt und damit ihre Nutzung (Wegekette) erfasst.
- Auf diesen Relationen werden fast 95% der Einnahmen umgesetzt.

	Anzahl Relationen	Anteil	Einnahmen Bartarif	Anteil
Verkaufsstatistik Bartarif	2.830		16.693.512	
Fahrgasterhebung Bartarif	772	27%	15.919.168	95%

Abbildung 3-1: Erhobene Relationen versus verkaufte Relation in einem ähnlichen Verbund

Bei der digitalen Erfassung bilden die CiCo-Fahrten die Stichprobe der erfassten („befragten“) Fahrten mit ihrer jeweiligen Wegekette, also der Start-, Zielhaltestelle und -zonen, der Uhrzeit sowie den genutzten(n) Linie(n). 59 % der Relationen, für die im Verbund im Oktober 2019 Fahrausweise im Bartarif verkauft wurden, wurden auch mit der eCard genutzt und damit ihre Nutzung (Wegekette) erfasst. Auf diesen Relationen werden im bodo 88% der Einnahmen umgesetzt (vgl. Abbildung 3-2). Über die eCard werden sowohl typische als auch seltene Relationen verkauft. Gerade die seltenen Relationen sind in einer manuellen Erhebung deutlich unterrepräsentiert. Der erfasste Umsatzanteil der digitalen Erfassung ist nahezu gleichwertig zu einer manuellen Erhebung.

D.h. die Stichprobe der erfassten CiCo-Relationen ist repräsentativ für alle Relationen im Gelegenheitsverkehr und eine Hochrechnung verzerrungsfrei.

Vergleich eCard (Mai 2022) mit Bartarif (Oktober 2019)



- ✓ Knapp 60 % der Relationen, für die im Verbund im Oktober 2019 Fahrausweise im Bartarif verkauft wurden, wurden auch mit der eCard genutzt und damit ihre Nutzung (Wegekette) erfasst.
- ✓ Auf diesen Relationen werden fast 90% der Einnahmen umgesetzt.

	Anzahl Relationen	Anteil	Einnahmen Bartarif & eCard >0	Anteil
Verkaufsstatistik Bartarif	2.500		1.200.086	
Verkäufe eCard	1.480	59%	1.061.659	88%

Abbildung 3-2: eCard(-Bartarif) Relationen versus verkaufte Relationen im bodo

Neben der Frage, welche Relationen mit der eCard genutzt werden, ist die Linien-Nutzung bei parallel angebotenen Fahrtalternativen zu prüfen und bewerten. Hierzu wurden beispielhaft unterschiedliche Relationen betrachtet.

Relation Friedrichshafen – Meersburg

Auf der Relation Friedrichshafen – Meersburg nutzen die Fahrgäste die SeeLinie 7395 im Vergleich zum Echt-Bodensee-Bus 100 erwartungsgemäß häufiger, da die Linie häufiger verkehrt (3-mal so oft) und schneller ist (vgl. Abbildung 3-3).

Beispiel: Friedrichshafen – Meersburg



Bildquelle: <https://www.bodo.de/fahrinfo/fahrplanauskunft.html>

Die Nutzung mit der eCard verteilt sich auf der Relation Friedrichshafen – Meersburg wie folgt auf die Linien (Fahrplanstand 2022):

Linie	Anteil eCard Einnahmen
Bodenseelinie (7395)	70%
Echtbodenseebus (100)	15%
Schnellbus (7394)	5%
Vorlauf Stadtverkehr	10%
Summe	100%



Erwartungsgemäß dominiert die Bodenseelinie.

Abbildung 3-3: Parallelverkehr Friedrichshafen - Meersburg

Relation Friedrichshafen – Überlingen

Auf der Relation Friedrichshafen – Überlingen nutzen die Fahrgäste den SPNV im Vergleich zur Seelinie 7395 erwartungsgemäß häufiger, da der SPNV insbesondere schneller ist (vgl. Abbildung 3-4).

Beispiel: Friedrichshafen – Überlingen



Bildquelle: <https://www.bodo.de/fahrinfo/fahrplanauskunft.html>



Die Nutzung mit der eCard verteilt sich auf der Relation Friedrichshafen – Überlingen wie folgt auf die Linien (Fahrplanstand 2022):

Linie	Anteil eCard Einnahmen
SPNV	74%
Bodenseelinie (7395)	20%
Echtbodenseebus (100)	1%
Vorlauf Stadtverkehr	5%
Summe	100%



Erwartungsgemäß dominiert der SPNV.

Abbildung 3-4: Parallelverkehr Friedrichshafen - Überlingen

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass

- sich die elektronisch erfassten Relationen mit den „offline“ ausgegebenen Fahrausweisen decken.
- die Nutzungsdaten aus dem elektronischen Vertrieb erwartungstreue Verteilungen zwischen den Fahrtalternativen zeigen.
- die Nutzungsdaten alle erforderlichen Informationen, das sind Start-, Zielzone, Uhrzeit, genutzte Linie(n), Fahrausweis, Preisstufe und Fahrpreis, enthalten, um für die genutzte Fahrtalternative die Fahrgeldeinnahmen zu verteilen.
- im Bartarif die eCard-Nutzungsdaten (CiCo-Daten) eine sehr gute Quelle zur Rekonstruktion der Nutzung sind.
- der Datenumfang ein Vielfaches einer Befragung in einer Verbunderhebung beträgt.

Aus den erfassten CiCo-Fahrten werden Einnahmeschlüssel je Linie und Relation ermittelt und diese auf die Verkaufsdaten übertragen. Die Schlüssel werden ermittelt, indem das jeweilige Fahrgeld auf die an der Beförderung beteiligten Linien ertragsabhängig aufgeteilt wird. Fehlende Informationen können z. B. mit Hilfe eines Routingverfahrens bzw. vorhandene Informationen aus anderen Erhebungen ergänzt werden. Dabei werden folgende Fälle unterschieden:

- Einnahmen von Start-Ziel-Relation ohne digitale Erhebungsdaten werden auf der Basis eines manuellen Routings mit Hilfe einer Fahrplanauskunft verteilt oder alternativ zwischen den Beteiligten abgestimmt. Es gilt eine Bagatellgrenze von 1.000 EUR je Relation, d.h. wird eine verkaufte Relation nicht in der Routingdatenbank gefunden, wird die Einnahme ausschließlich dem verkaufenden VU zugewiesen.
- Netzweite Fahrausweise (GruppenTageskarten Gesamtnetz, Kombi-Tickets u.a.) werden proportional zu den CiCo-Fahrten der Preisstufe 4 bis 8 verteilt. Netzweite Fahrausweise berechtigen zur PNV-Nutzung im gesamten Verbund. Als Gruppenkarten ist ihr Kauf auch für Fahrten ab PS 4 interessant, so dass sie proportional zu CiCo-Fahrten der Preisstufenklasse 4 bis 8 verteilt werden.

3.2 Zeitkarten Auszubildene (ZKA) – D-Ticket JugendBW / eCard Schule

Schüler im bodo erhalten die eCard Schule. Seit 01.03.2023 gibt es für Schüler, die in Baden-Württemberg zur Schule gehen, das JugendTicket Baden-Württemberg (JTBW), welches zum 01.12.2023

in das Deutschland-Ticket Jugend BW (DTJBW) berf hrt worden ist. Im Kalenderjahr 2019 wurden ca. 38 % der Einnahmen im Verbund im Ausbildungstarif erwirtschaftet. Die Ausbildungszeitkarten werden als eCard ausgegeben, die Nutzung ber Kontrolltransaktionsdaten tze pseudonymisiert erfasst sowie Umstiege n herungsweise identifiziert. Nach Vorlage des Datenschutzkonzeptes stehen auch Kontrolltransaktionsdaten der DB bzw. der EVU zur Verf gung, so dass fl chendeckende Daten vorliegen.

F r die Verteilung der Fahrgeldeinnahmen im Ausbildungsverkehr wird auf die vorhandenen Kontrolltransaktionsdaten zur ckgegriffen. Diese Daten umfassen Abfahrtszeit und Einstiegshaltestelle, so dass der Start jeder erfassten Fahrt bekannt ist. Die Reiseketten zwischen Start- und Zielort mit Umstieg(en) k nnen rekonstruiert werden, indem die gespeicherten Transaktionsdaten auf Basis vereinbarter Annahmen verkn pft werden. F r die Verteilung der Fahrgeldeinnahmen im Ausbildungsverkehr werden die Kontrolltransaktionsdaten von Montag bis Freitag an Schultagen betrachtet. ber eine (anonyme) Kundennummer (KundenID) werden aus den Fahrten Start-/Zielrelationen gebildet und Umstiege identifiziert:

- ein erster Check-In ist der Start einer Fahrt
- jeder n chste Check-In ist entweder ein Umstieg oder der Start einer weiteren Fahrt. Der Check-In wird als Umstieg interpretiert, wenn die Zeit zwischen Ankunft und Check-In an der Haltestelle bis zu 30 Minuten lang ist. Dabei wird die Ankunftszeit aus dem vorherigen Check-In, der genutzten Linie und der aktuellen Check-In-Haltestelle ermittelt. Ist die Zeit l nger als 30 Minuten handelt es sich um den Start einer weiteren Fahrt.
- Der Start einer weiteren Fahrt wird im Ausbildungsverkehr als Ziel der Wohnort-Schulort-Relation interpretiert.

Je Wohnort-Schulort-Relation (Start-Ziel) werden in Abh ngigkeit von der Nutzungsquote und der jeweiligen Ertragskraft Schl ssel f r die beteiligten Linien ermittelt und diese auf die Fahrgeldeinnahmen der Relation bertragen. Eine Aufteilung des Freizeitnutzens (Netzg ltigkeit) erfolgt nicht, weswegen nur der morgendliche Weg vom Wohnort zum Schulort f r die Ermittlung der Linien-Schl ssel herangezogen wird. Daher werden die Kontrolldaten gefiltert. Relevant sind nur Daten, die folgenden Kriterien entsprechen:

- Montag bis Freitag an Schultagen
- Uhrzeit zwischen 06:00 und 11:00 Uhr
- Umstiege werden bis n Minuten Umsteigezeit erfasst

Diese Logik gilt auch für D-Ticket JugendBW, welche von Studierenden genutzt werden.

In den Zügen werden nicht alle Fahrgäste kontrolliert². Zudem liegen auch bei erfolgter Kontrolle weniger bzw. unvollständige Informationen vor. Um die Kontrolltransaktionsdaten im SPNV hochzurechnen und um Informationen zur Einstiegshaltestelle zu ergänzen, werden folgende Daten genutzt:

- Über Kontrollquoten werden die kontrollierten Zeitkarten Auszubildende auf alle ZKA hochgerechnet (alle Fahrgäste = kontrollierte Fahrgäste / Kontrollquote).

Beispiel: An Montag bis Freitag in der Schulzeit wird jeder dritte Zug kontrolliert, so dass die Kontrollquote 33% (=1/3) beträgt. In den Zügen wurden in der Zeit zwischen 06:00 und 11:00 Uhr 100 Fahrgäste mit ZKA kontrolliert. Es wird davon ausgegangen, dass in diesem Zeitraum insgesamt 300 Fahrgäste (= 100 / 33%) mit ZKA den Zug genutzt haben.

- Über die befragten Fahrgäste mit Ausbildungszeitkarten in der Zeit zwischen 06:00 und 11:00 Uhr im Rahmen des ReisendenErfassungssystems (RES 2) der Bahn werden die Fahrgäste auf die (Einstiegs-)Haltestelle verteilt.

Beispiel: Auf der Strecke zwischen Meckenbeuren und Friedrichshafen sind 50 Fahrgäste in Meckenbeuren, 20 in Kehlen und 30 in Löwental eingestiegen. Es wird davon ausgegangen, dass 50% der hochgerechneten und kontrollierten Fahrgäste mit ZKA in Meckenbeuren, 20% in Kehlen und 30% in Löwental eingestiegen sind. Alternativ könnte die Verteilung der Einstiegshaltestellen aus den CiCo-Daten des Gelegenheitsverkehrs übertragen werden.

Die Ergebnisse der Einnahmeverteilung sind linienweise so aufzubereiten, dass sie den Anforderungen zur Gewährung der 15 % PNVG-Mittel entsprechen.

3.3 Zeitkarten Erwachsene (ZKE) – Deutschlandticket / Abo

Zum 01.05.2023 wurde das Deutschland-Ticket eingeführt (D-Ticket). Im bodo ersetzt das D-Ticket zu großen Teilen das bisherige Abo, das auf der Chipkarte (eCard Pro) ausgegeben wird. Für die eCard Pro bzw. das digitale D-Ticket stehen die gleichen Informationen zur Verfügung wie für das

² Im Stadtverkehr in Ravensburg und Lindau ist der Einstieg im Bus auch an der hinteren Tür ohne Kontrolle möglich, so dass auch hier die Anzahl der Fahrgäste mit D-Ticket (JBW sowie jedermann) unterschätzt werden, wenn nur die Kontrolltransaktionsdaten berücksichtigt werden. Fahrgäste ohne generierten Kontrolltransaktionsdatensatz können im Stadtverkehr von Ravensburg abgeschätzt werden, indem die Fahrgäste mit Einstieg hinten mittels AFZS und im Stadtverkehr von Lindau (ohne AFZS) über ein geeignetes und abgestimmtes Erhebungskonzept festgestellt werden.

DTJBW. Analog zum Verfahren bei Ausbildungszeitkarten werden über eine (anonyme) Kundennummer (KundenID) aus den Fahrten Start-/Zielrelationen gebildet und Umstiege identifiziert. Dabei werden im Gegensatz zu ZKA alle Kontrolltransaktionsdaten berücksichtigt. Die Hochrechnung und Veredelung der Kontrolltransaktionsdaten im SPNV erfolgt dabei nach den gleichen Verfahren wie bei ZKA. Für ein-/ausbrechende Fahrten erhält die bodo-Geschäftsstelle Kontrolldaten der D-Tickets mit bodo PV-OrgID auch von außerhalb des bodo-Tarifgebiets, so dass beispielsweise eine Relation Friedrichshafen – Ulm herausgefiltert werden kann.

Für Fahrgäste, die nur eine Fahrt am Tag mit dem SPNV machen, kann keine Zielzone identifiziert werden. Es wird davon ausgegangen, dass sich diese proportional zu allen Fahrgästen der Startzone auf die erfassten Zielzonen verteilen, d.h. es wird angenommen, dass sie das gleiche Ziel haben, wie andere Fahrgäste, die an der Haltestelle und Linie einsteigen und für die das jeweilige Ziel bekannt ist. Dieser Ansatz kann umgesetzt werden, indem die Fahrgäste mit vollständiger Start-Ziel-Relation und Nutzung auf alle Fahrgäste an der Haltestelle und Linie hochgerechnet werden.

Die Fahrgeldeinnahmen werden nach dem gleichen Verfahren verteilt wie bei der ZKA. Kontrolldatenätze liegen grundsätzlich nur für Tickets vor, welche mit der PV-OrgID des bodo ausgegeben werden. Einnahmen des D-Tickets, welche über das nationale Clearingverfahren (Leipziger Modell Stufe 2 PLZ an bodo transferiert werden, sind nach dem gleichen Routingverfahren zu verteilen³. Die Vorgehensweise bei Stufe 3 ist ggf. noch zu klären.

3.4 G-Stekarten - Echt Bodensee Card (EBC)

Die EBC und die anderen G-Stekarten sollen ab 2027 mit einem VDV Barcode ausgestattet werden, in dem auch der Übernachtungsort des Gastes hinterlegt ist. Damit werden auch für die touristischen Fahrten im Zuge der G-Stekarten Kontrolltransaktionsdatensätze geschrieben, die für das EAV herangezogen werden können.

³ Die Fahrgeldeinnahmen aus D-Ticket-Verkäufen werden in Abhängigkeit der jeweils genutzten Preisstufe ertragsabhängig verteilt. Dazu wird jede Fahrt mit der Ertragskraft der Einzelfahrkarte in der genutzten Preisstufe bewertet und die Summe aller Bewertungen auf die Fahrgeldeinnahmen der dem bodo zugeordneten D-Ticket-Einnahmen abgeglichen. Der Einnahmeverteilungsschlüssel, der sich daraus für die D-Ticket-Einnahmen ergibt, kann auf die Billigkeitsleistungen für das D-Ticket angewendet werden, wenn davon ausgegangen werden kann, dass diese ab dem Jahr 2026 zum Ausgleich der Tarifsenkung durch das D-Ticket geleistet werden.

Für die EBC findet ein 2-Topf-Modell Anwendung. 30% der Einnahme werden Vor-Ort und 70% nach der Nutzung verteilt. Die Einnahmen aller übrigen G-Stekarten werden zu 100% nach der Nutzung verteilt.

Dazu werden die Nutzungsdaten ertragsabhängig bewertet und daraus ein Schlüssel über alle Relationen ermittelt. Dieser wird für die Einnahmen der EBC auf 70% und für alle anderen G-Stekarten auf 100% der Einnahmen angewendet.

3.5 on demand Verkehre

2026 wird im bodo eine neue Buchungs- und Dispositionssoftware eingeführt. Die Buchung wird telefonisch und über App möglich sein. Bei der Buchung ist die Auswahl des Fahrausweises vorzusehen. Aus den Buchungsdaten können so Nutzungshinweise für die on demand Verkehre abgeleitet werden. Die Ertragskraft ist über statistische Nutzungshäufigkeiten und Umstiege vorzunehmen.

4 Verfahren der Einnahmeverteilung

Im Verfahren der Einnahmen im bodo werden vier Tarifgruppen unterschieden: Gelegenheitsverkehr, Zeitkarten Schüler und Auszubildende, Zeitkarten Erwachsene und G-Stekarten. Die Tarifgruppen unterscheiden sich hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Informationen, der Preisbildung bzw. Ergiebigkeit der Tickets und ihrer Bedeutung im Verbund (vgl. Abbildung 4-1).

Einnahmen Gesamt:
ca. 50 Mio. EUR

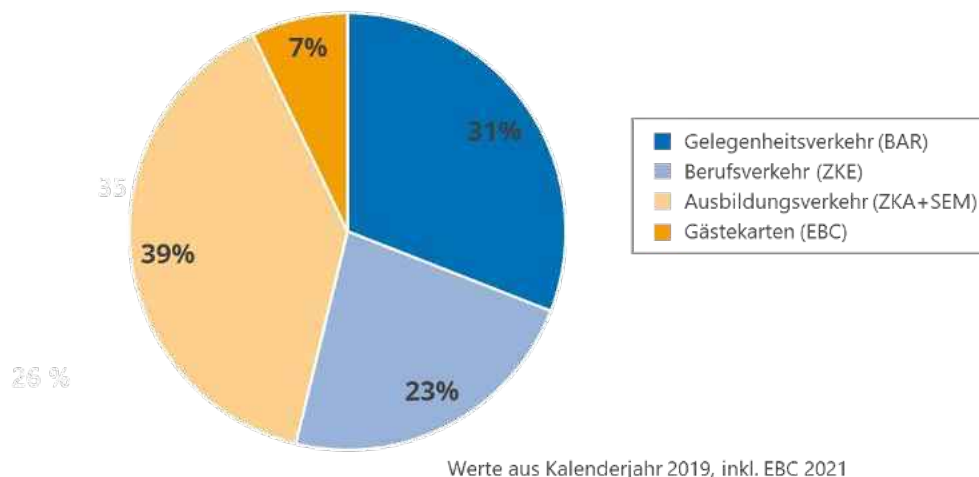


Abbildung 4-1: Verteilung der Fahrgeldeinnahmen im bodo differenziert nach Tarifgruppen

Wenn sich die Fahrgeldeinnahmen annähernd gleich auf die drei großen Tarifgruppen Gelegenheitsverkehr, Zeitkarten Erwachsenen und Zeitkarten Ausbildung verteilen, dominieren bei den Verbundbeförderungsfällen die Fahrten mit Ausbildungszeitkarten (vgl. Abbildung 4-2).

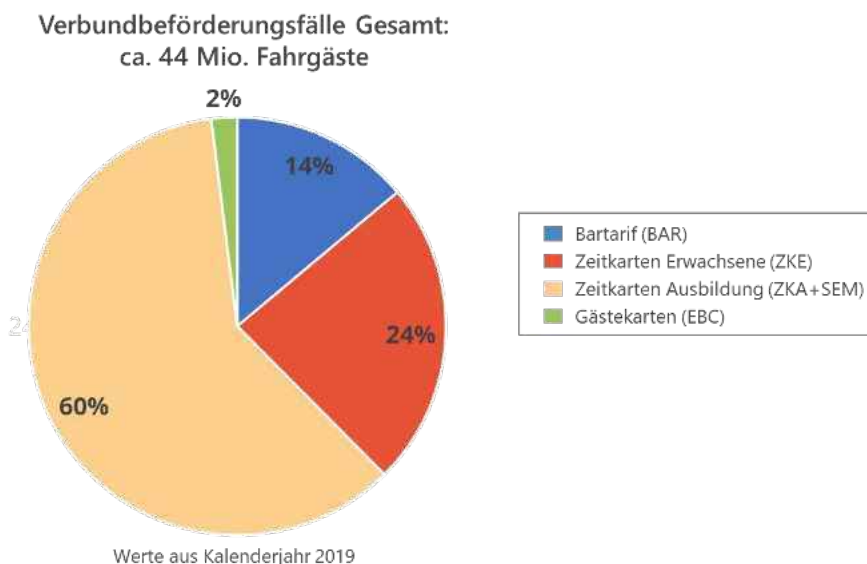
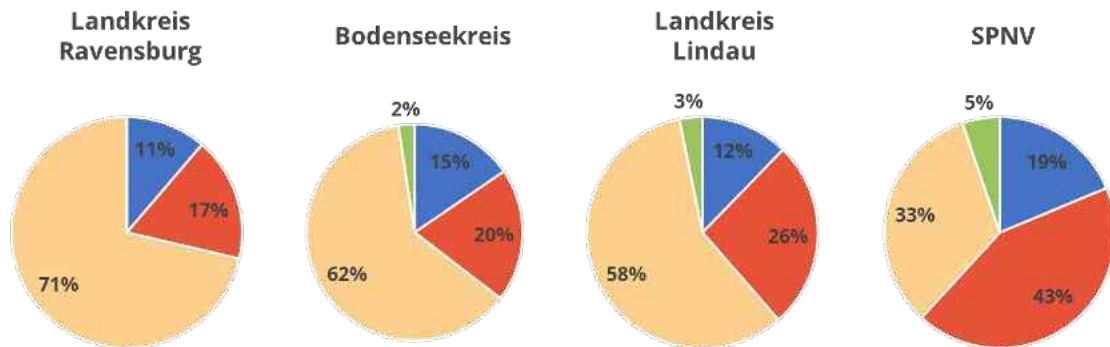


Abbildung 4-2: Verteilung der Fahrgastanzahl im bodo differenziert nach Tarifgruppen

Zwischen den Aufgabenträgern, das sind die drei Landkreise und i.W. die Länder Baden-Württemberg und Bayern für den SPNV unterscheidet sich die Verteilung gravierend (vgl. Abbildung 4-3).



Werte aus Kalenderjahr 2019

- Die Fahrgaststruktur im Busverkehr und im SPNV unterscheidet sich deutlich voneinander.
- Im Busverkehr dominieren Ausbildungszeitkarten, im SPNV Berufsverkehre.

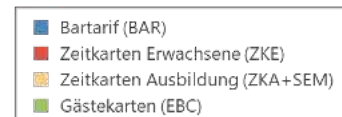


Abbildung 4-3: Verteilung der Fahrgastanzahl im bodo je Aufgabenträger differenziert nach Tarifgruppen

Im Nachfolgenden werden die Verfahren zur Verteilung der Fahrgeldeinnahmen je Tarifgruppe im Detail beschrieben.

4.1 Einnahmeanspruch Gelegenheitsverkehr

Die nach Start- und Zielhaltestelle vorliegenden CiCio-Daten werden zu Relationen in der Differenzierung von Start- und Zielzone zusammengefasst und die einzelnen Fahrten einseitig nach dem Ertragskraftverfahren bewertet. Als Referenz werden die Fahrpreise der Einzeltickets zugrunde gelegt.

Ertragskraftverfahren



Beispiel	VU	Fahrpreise (FP)
(A)	SPNV	3,85 EUR / 6,15 EUR = 63 %
	Stadtbus	2,30 EUR / 6,15 EUR = 37 %
(B)	Regionalbus	2,95 EUR / 5,25 EUR = 56 %
	Stadtbus	2,30 EUR / 5,25 EUR = 44 %

Abbildung 4-4: Beispiel erl santeil seitige Bewertung der Nachfrage differenziert nach Start- und Zielzone

Aus den Einzelbewertungen werden Erl santeile berechnet. Die Berechnung ist in den nachfolgenden Schritten beschrieben:

Schritt 1: Prozentualer Erl santeil einer Linie je Fahrgast, CiCo-Fahrt und Relation IJ

Der prozentuale Erl santeil einer Linie an einer CiCo-Fahrt (Wegekette) eines Fahrgastes (FG) ergibt sich aus dem Verhältnis des Fahrpreises eines Einzeltickets (ET) in der Preisstufe (PS) für die (Teil-)Fahrt auf dem Linienabschnitt der tatsächlichen Wegekette des Fahrgastes und der Summe der Fahrpreise der Einzeltickets in den jeweiligen Preisstufen für alle übrigen (Teil-Fahrten) auf den anderen Linienabschnitten des Gesamtweges.

Berechnung 4-1:

$$\text{Erlösanteil (\%)}_{\text{Linie, FG, CiCo-Fahrt, IJ}} = \frac{\text{Fahrpreis ET}_{\text{PS, Linie}}}{\sum_{\text{Linie}} \text{Fahrpreis ET}_{\text{PS, Linie}}}$$

Schritt 2: Erl sanspruch einer Linie je Fahrgast, CiCo-Fahrt und Relation IJ

Der Erl sanspruch einer Linie je Fahrgast (FG), CiCo-Fahrt und Relation ergibt sich aus dem Fahrpreis des Einzeltickets der (Ticket-)Relation in der genutzten Preisstufe multipliziert mit dem prozentualen Erl santeil der Linie an der CiCo-Fahrt (Wegekette) des Fahrgastes.

Berechnung 4-2:

$$\text{Erlös}_{\text{Linie,FG,CiCo-Fahrt,IJ}} = \text{Fahrpreis ET}_{\text{PS IJ,CiCo-Fahrt}} \cdot \text{Erlösanteil (\%)}_{\text{Linie,FG,CiCo-Fahrt,IJ}}$$

Schritt 3: Erlöse einer Linie je Route (Umstiegszone bzw. Via-Relation) und Relation IJ

Im nächsten Schritt werden CiCo-Fahrten einer Relation und Linie mit gleichem Erlösanteil zusammengefasst und ihr Erlösanspruch ermittelt. Das sind solche CiCo-Fahrten, bei denen die Fahrgäste jeweils die gleiche Route, d.h. die gleiche Via-Relation und die gleichen Umstiegszonen nutzen. CiCo-Fahrten einer Relation, auf denen die gleiche Route (Start-, Umstiegs-, Zielzone) genutzt werden, werden zu Routen zusammengefasst. Der Erlösanspruch einer Linie je Route und Relation ergibt sich aus der Summe der Erlösansprüche der Linie über alle Fahrgäste (FG) auf der Linie, Route und Relation.

Berechnung 4-3:

$$\begin{aligned} \text{Erlös}_{\text{Linie,Route,IJ}} &= \text{FG}_{\text{Linie,Route,IJ}} \cdot \text{Fahrpreis ET}_{\text{PS IJ,Route}} \cdot \text{Erlösanteil (\%)}_{\text{Linie,FG,Route,IJ}} \\ &= \text{FG}_{\text{Linie,Route,IJ}} \cdot \text{Erlös}_{\text{Linie,FG,Route,IJ}} \end{aligned}$$

Schritt 4: Erlöse einer Linie je Relation IJ

Im nächsten Schritt werden alle Erlöse einer Linie und Relation zusammengefasst. Der Erlösanspruch einer Linie auf einer Relation ergibt sich aus der Summe der Erlösansprüche der Linie über aller Fahrgäste (FG) und Routen (Umstiegszonen bzw. Via-Relationen) auf der Linie und Relation.

Berechnung 4-4:

$$\begin{aligned} \text{Erlös}_{\text{Linie,IJ}} &= \sum_{\text{Route}} \text{FG}_{\text{Linie,Route,IJ}} \cdot \text{Fahrpreis ET}_{\text{PS IJ,Route}} \cdot \text{Erlösanteil (\%)}_{\text{Linie,FG,Route,IJ}} \\ &= \sum_{\text{Route}} \text{FG}_{\text{Linie,Route,IJ}} \cdot \text{Erlös}_{\text{Linie,FG,Route,IJ}} \\ &= \sum_{\text{Route}} \text{Erlös}_{\text{Linie,Route,IJ}} \end{aligned}$$

Schritt 5: Prozentualer Erlösanteil je Linie und Relation IJ

Im nächsten Schritt wird der Einnahmeanspruch je Linie und Relation aus dem Verhältnis seiner Einnahmen zu den Gesamteinnahmen auf der Relation in einen Erlösanteil umgerechnet. Der prozentuale Erlösanteil einer Linie an den Einnahmen einer Relation ergibt sich aus dem Verhältnis des Erlösanspruchs der Linie auf dieser Relation und der Summe der Erlösansprüche aller Linien an der Relation.

Berechnung 4-5:

$$\text{Erlösanteil (\%)}_{\text{Linie,IJ}} = \frac{\sum_{\text{Route}} \text{FG}_{\text{Linie,Route,IJ}} \cdot \text{Fahrpreis}_{\text{ET}_{\text{PS IJ,Route}}} \cdot \text{Erlösanteil (\%)}_{\text{Linie,FG,Route,IJ}}}{\sum_{\text{Linie}} \sum_{\text{Route}} \text{FG}_{\text{Linie,Route,IJ}} \cdot \text{Fahrpreis}_{\text{ET}_{\text{PS IJ,Route}}} \cdot \text{Erlösanteil (\%)}_{\text{Linie,FG,Route,IJ}}}$$

Der Erlösanteil je Linie und Relation wird auf Basis der CiCo-Daten ermittelt und als Einnahmeverteilungsschlüssel für die Verteilung der Fahrgeldeinnahmen aus den Verkaufsdaten verwendet.

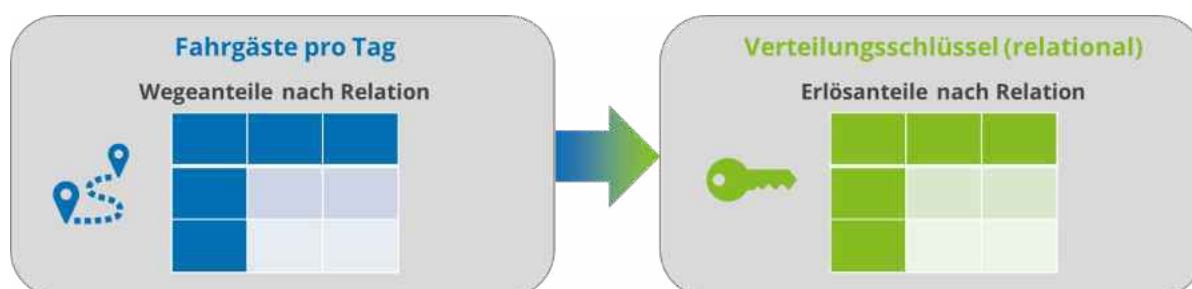


Abbildung 4-5: Bildung von Aufteilungsschlüsseln je Linie und Relation

Die Einnahmeverteilungsschlüssel, die in den o.g. fünf bzw. sechs Schritten ermittelt werden, werden auf alle relationalen Verkaufsdaten im Gelegenheitsverkehr angewendet.

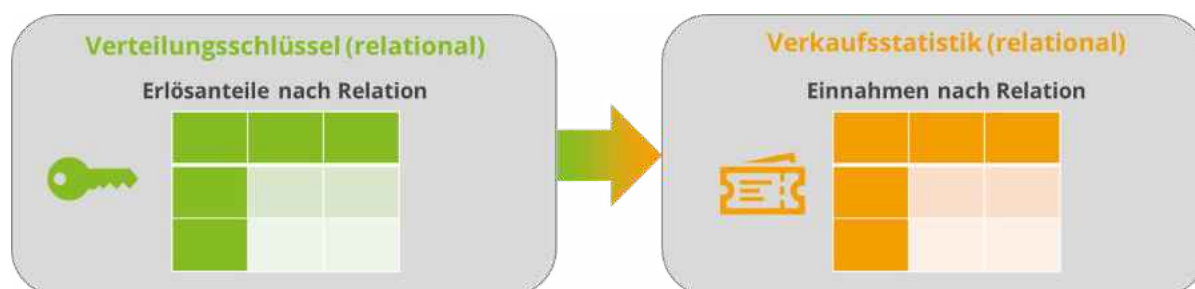


Abbildung 4-6: Zusammenführung von Verkaufsdaten und Aufteilungsschlüsseln je Relation und Linie/Linienbündel

Relationslose Fahrausweise bzw. netzweitige Fahrausweise (Relation „Netz“) werden mit Hilfe der CiCo-Daten in den Relationen der Preisstufen 4 bis 8 als Referenz verteilt. D.h. die nach Start- und Zielhaltestelle vorliegenden CiCo-Daten aller Relationen IJ in den Preisstufen 4 bis 8 werden zu Relationen in der Differenzierung von Start- und Zielzone zusammengefasst und die einzelnen Fahrten erlössseitig nach dem Ertragskraftverfahren bewertet. D.h. es werden die Erlöse je Linie aller Relation aggregiert, deren zu lsende Preisstufe 4 und größer ist. Der prozentuale Erlösanteil einer Linie an der Relation „Netz“ berechnet sich damit bis Berechnungsschritt 4-5 analog zu den Ausführungen zur Ermittlung der Aufteilungsschlüssel je Relation. Anschließend wird ein mittlerer Aufteilungsschlüssel je Linie über alle zusammengefassten Relationen der Preisstufen 4 bis 8 berechnet.



Abbildung 4-7: Schema zur Ermittlung und Anwendung der Erlösanteile nicht relationaler Tickets

Berechnung 4-6:

$$\text{Erlösanteil}(\%)_{\text{Linie, Netz}} = \frac{\sum_{IJ} \sum_{\text{Route}} \text{FG}_{IJ, \text{Netz, Linie, Route}} \cdot \text{Fahrpreis}_{ET_{IJ, \text{Route}}} \cdot \text{Erlösanteil}_{\text{Linie, Route}}}{\sum_{IJ} \sum_{\text{Route}} \sum_{\text{Linie}} \text{FG}_{IJ, \text{Netz, Linie, Route}} \cdot \text{Fahrpreis}_{ET_{IJ, \text{Route}}} \cdot \text{Erlösanteil}_{\text{Linie, Route}}}$$

mit $\text{PS}(IJ) > 3$ und $\text{PS}(IJ) \leq 8$

4.2 Einnahmeanspruch Zeitkarten Auszubildene (ZKA) – eCard Schule / D-Ticket JugendBW

Die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs unterscheidet sich in den beiden Bundesländern Baden-Württemberg und Bayern.

Ausbildungstarif

- Die zwei baden-württembergischen Landkreise mit **Schülerlistenverfahren** im Ausbildungstarif und Elternanteile
- Der bayrische Landkreis Lindau mit **Schulwegekostenfreiheit** im Ausbildungsverkehr und Prüfung der Voraussetzung



Abbildung 4-8: Rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen im Ausbildungstarif in Baden-Württemberg und Bayern

Die Informationslage ist jedoch in beiden Bundesländern und damit allen drei Landkreisen im bodo ähnlich. In den beiden baden-württembergischen Landkreisen werden die Schülerfahrtausweise im Schülerlistenverfahren ausgegeben, im Landkreis Lindau wird die Schulwegekostenfreiheit anhand der Länge des Schulweges geprüft. In beiden Fällen liegen je Schülerdatensatz die Informationen zum Wohn- und Schulort des jeweiligen Schülers vor. Diese Verkaufsdatensätze bilden die Verteilmasse der Einnahmen aus ZKA.

Aus den gefilterten Kontrolltransaktionsdaten der morgendlichen Fahrten hin zur Schule werden Relationen je Start-/Zielzone gebildet und anhand der erfassten Nutzung Erlösanteile je Linie und Relation ermittelt (vgl. Kapitel 4.1, Berechnungsschritte 4-1 bis 4-5).

Neben dem D-Ticket JugendBW gibt es weiterhin das bodo-Studiticket. Ferner bestehen zwischen bodo und den Hochschulen/Studierendenwerken Vertragsbeziehungen über einen Solidarpreis aller Studierenden. Die Einnahmen aus Studiticket und Solidarbeitrag sind nach den Hochschulstandorten Ravensburg-Weingarten und Friedrichshafen differenzierbar. Einnahmen aus Studiticket und Solidarbeitrag werden nach folgenden Regeln verteilt:

Einnahmen bodo-Studiticket:

Studenten, die ein D-Ticket JugendBW nutzen und an den teilnehmenden Hochschulen eingeschrieben sind, erzeugen Kontrolldatensätze in Bus und Bahn. Diese Nutzungen werden übertragen auf das StudiTicket zur Schlüsselbildung, d.h. sie werden analog zum DTJBW verteilt.

Einnahmen Solidarbeitrag:

Die Solidareinnahmen werden nur innerhalb der Stadtzonen Ravensburg-Weingarten und Friedrichshafen verteilt; für die Schlüsselbildung werden die CiCo-Daten innerhalb der jeweiligen Zone herangezogen und die CiCo-Nutzung auf die Freizeitnutzung im PNV am Studienort übertragen. D.h. innerhalb der Stadtzone Ravensburg-Weingarten werden nur die Solidareinnahmen der Studierenden am Hochschulstandort Ravensburg-Weingarten verteilt. Analog gilt für Friedrichshafen, dass nur die Solidareinnahmen der Studierenden von Friedrichshafen verteilt werden.

4.3 Einnahmeanspruch Zeitkarten Erwachsene (ZKE) – Abo / Deutschlandticket

Für die eCard Jedermann bzw. das digitale D-Ticket stehen die gleichen Informationen zur Verfügung wie für das DTJBW. Die Fahrgeldeinnahmen werden im Grundsatz nach dem gleichen Verfahren verteilt wie bei der eCard Schule (vgl. Kapitel 4.2, Berechnungsschritte 4-1 bis 4-6). Im Gegensatz zum DTJBW, bei dem nur die Wege zur Schule monetär bewertet werden, werden bei der Verteilung der Fahrgeldeinnahmen aus dem Tarifsegment Zeitkarten Erwachsene alle erfassten Wege monetär bewertet.

4.4 Einnahmeanspruch Gästekarten u.a. Echt Bodensee Card (EBC)

Die Einnahmen von Gästekarten, u.a. der EBC, werden im Grundsatz nach ihrer Nutzung verteilt, wobei bei der EBC zusätzlich ein Teil Vor-Ort am Übernachtungsort verbleibt, so dass hier ein 2-Topf-Modell angewendet wird. Ein Teil der EBC-Einnahmen (im Kalenderjahr 2023 ca. 3,5 Mio. EUR) wird anhand von Übernachtungszahlen zugeordnet und vor-Ort „verbleibt“ und während der andere Teil der Einnahmen nachfrageorientiert auf die Fahrgäste verteilt wird, die die EBC nutzen. Die Aufteilung der Einnahmen auf die beiden Topfe wurde aus den Ergebnissen zur Marktforschung abgeleitet, wonach 31% der Urlauber das kostenlose PNV-Angebot so gut wie gar nicht nutzen.

Topf 1: Verbleib (EBC 30% der Einnahmen, übrige Gästekarten 0%)

Innerhalb des Topf 1 wird lokal und differenziert nach Betriebsleistung der Buslinien je Landkreis ein Verteilschlüssel angewendet. Da der SPNV nicht unter die kommunalen Aufgaben fällt, wird

eine Verteilung des Topf 2 nur auf die Buslinien vorgenommen. Der Ansatz ist nach zwei Jahren zu evaluieren.

Aus dem Einnahmenclearing mit der Deutschen Bodensee Touristik (DBT) lässt sich der Übernachtungsort ableiten. Die Einnahmen der EBC werden anschließend territorial nach den drei Landkreisen gesplittet, wovon 30% je Landkreis dem Topf 1 zugerechnet werden.

Anschließend wird die Fahrleistung der relevanten Buslinien innerhalb eines Landkreises bemessen (gefahrte Kilometer, ungewichtet) und ein Schlüssel je Linie am Gesamtumfang gebildet. Eine Linie gilt als relevante Buslinie und ist für die Schlüsselbildung maßgeblich, wenn mindestens ein Teilort einer an der EBC teilnehmenden Gemeinde am Hauptfahrweg der Linie liegt. Je Landkreis wird eine Liste der relevanten Linien samt Schlüsseln gepflegt und ist Anlage der DFRL.

Die Summe aus EBC Topf 1 (Landkreis Lindau) und Topf 2 muss für die Stadtverkehr Lindau GmbH mindestens 370.000 EUR betragen (Schlechterstellungsverbot). Sollte die Garantiesumme nicht über die Regularien aus Topf 1 und Topf 2 erreicht werden, wird Topf 2 um das Delta reduziert.

Topf 2: Nutzung (EBC 70% der Einnahmen, übrige G-Stekarten 100%)

Die Kontrolltransaktionsdaten der EBC bzw. des Allgäu Walser Pass und der AusZeit Card bzw. G-StePass beschreiben die Nutzung der Fahrgäste mit der G-Stekarte. Diese werden erlösseitig nach dem Ertragskraftverfahren bewertet. D.h. in einem ersten Schritt werden aus den Kontrolltransaktionsdaten Fahrten gebildet, indem die Kontrolltransaktionsdaten zu Relationen auf Basis der Start- und Zielhaltestelle zusammengeführt werden (vgl. auch Kapitel 3.2). Diese werden anschließend zu Relationen je Start- und Zielzone zusammengefasst und die einzelnen Fahrten erlösseitig nach dem Ertragskraftverfahren bewertet. Der Fahrpreis des Einzeltickets wird als Referenz für die Ertragskraft herangezogen. Der prozentuale Erlösanteil einer Linie an der Relation „EBC“ bzw. den anderen G-Stekarten berechnet sich bis Berechnungsschritt 4-5 analog zu den Ausführungen zur Ermittlung der Aufteilungsschlüssel im Gelegenheitsverkehr. Das bedeutet, dass alle Fahrten mit der EBC in Abhängigkeit von der genutzten Relation und Preisstufe ertragsabhängig bewertet werden und die Erlöse je Linie aller festgestellten Relationen aggregiert werden. Anschließend wird ein mittlerer Aufteilungsschlüssel je Linie über alle Relationen berechnet.

Berechnungsschritt 4-6:

$$\text{Erlösanteil}_{\text{Linie,EBC}} = \frac{\sum_{IJ} \sum_{\text{Route}} \text{FG}_{IJ, \text{EBC}, \text{Linie}, \text{Route}} \cdot \text{Fahrpreis}_{ET_{IJ, \text{Route}}} \cdot \text{Erlösanteil}_{\text{Linie}, \text{Route}}}{\sum_{IJ} \sum_{\text{Route}} \sum_{\text{Linie}} \text{FG}_{IJ, \text{EBC}, \text{Linie}, \text{Route}} \cdot \text{Fahrpreis}_{ET_{IJ, \text{Route}}} \cdot \text{Erlösanteil}_{\text{Linie}, \text{Route}}}$$

4.5 Einnahmeanspruch Sonstige Fahrausweise

Die Aufteilungsgruppe umfasst neben den Fahrgeldeinnahmen des bodo-Tarifs weitere Einnahmen, zu denen jeweils individuelle Informationen zur Verfügung stehen und die über gesonderte Regeln verteilt werden.

Einnahmeanteile Baden-Württemberg-Tarif

Die Einnahmen aus Fahrausweisen des Baden-Württemberg-Tarifs für die jeweilige Anschlussmobilität im jeweiligen Verbund werden durch die Baden-Württemberg-Tarif GmbH zwischen den Verkehrsverbünden aufgeteilt und diesen zugeschrieben. Die Verteilung dieser Einnahmen innerhalb der Verbünde obliegt den jeweiligen Verkehrsverbünden.

Die Verkehrsverbünde erhalten von der Baden-Württemberg-Tarif GmbH die Einnahmen für die Anschlussmobilität in der Start- bzw. Zielzone für die kommunale PNV-Nutzung (ohne EVU-Anteile) mit Angabe der jeweiligen Zone. Diese Einnahmen werden proportional zur Verteilung der Einnahmen im Gelegenheitsverkehr (ohne EVU-Anteile) in der jeweiligen Start- bzw. Zielzone verteilt.

Anerkennung City-Ticket

Eine Nutzung des City-Tickets der Deutschen Bahn für Anschlussmobilität an Quelle oder Ziel ist im bodo in den Städten Friedrichshafen und Ravensburg-Weingarten möglich. Die daraus resultierenden Einnahmeansprüche werden für beide Städte getrennt gemeldet. Die Zuschreibung der Gelder erfolgt daher getrennt für die beiden Städte nach den spezifischen Schlüssel, die für die Verteilung der Fahrgeldeinnahmen aus dem Bartarif für die jeweiligen Zonen des Geltungsbereichs angewendet werden.

Tarifauffüllung DTJBW

Das DTJBW wird zu einem Monatspreis von 39,42 EUR ausgegeben (Preisstand 2025). Die Ausgleichszahlungen, die durch die Preisabsenkung des D-Ticket fällig werden, teilen sich die kommunalen Aufgabenträger und das Land Baden-Württemberg im Verhältnis 30 : 70. Diese Ausgleichszahlungen werden brutto als sog. Tarifauffüllungen der jeweiligen Einnahmeverteilung im Verbund zugeführt.

Im bodo werden diese Gelder proportional zur Verteilung der Fahrgeldeinnahmen im Tarifsegment Zeitkarten Auszubildende (ZKA) verteilt.

4.6 Einnahmeanspruch on demand Verkehre

Im Zuge der Buchung (telefonisch bzw. über App) werden neben den Informationen zum Fahrtwunsch (Start-/Zielhaltestelle und Uhrzeit) auch Informationen zum Fahrausweis erfasst. Diese werden wie CiCo-Daten behandelt und auf Basis der Preisstufe der genutzten Relation monetär bewertet. Als Referenz für die Bewertung wird der durchschnittliche Erlössatz der jeweiligen Preisstufe und Tarifgruppe der o.g. vier Tarifgruppen (vgl. Kapitel 4.1 bis 4.5) genutzt.

5 Sonstige Festlegungen

5.1 Fortschreibung

Der Einnahmeanteil einer Linie bzw. eines Linienbündels je Einnahmepool an den jeweiligen Fahrgeldeinnahmen des bodo wird für das Basisjahr 2026 ermittelt und in regelmäßigen Abständen kontinuierlich aktualisiert. Dabei wird - ausgehend vom Stichtag 01.01. - jährlich das in Kapitel 4 beschriebene Verfahren zur Ermittlung des Einnahmeanspruchs umgesetzt:

I: Aktualisierung des Einnahmeanspruchs auf Basis einer digitalen Vollerhebung

Die Schlüssel zur Verteilung der Fahrgeldeinnahmen werden auf Basis der digitalen Vollerhebung ermittelt. Datengrundlage zur Beschreibung der Nachfrage und damit der Verteilung der Fahrgeldeinnahmen bilden die Vertriebsdaten, die CiCo-Daten der eCard und die Kontrolldaten insbesondere der D-Tickets. In einer Datenbank werden die vereinbarten Regeln und Differenzierungen abgebildet, so dass die Schlüssel jährlich neu berechnet werden können. Sie werden je Linie, Relation und Tarifgruppe zusammengefasst. Bei Bedarf und auf Antrag im Lenkungsausschuss kann der Turnus der Schlüsselberechnung verkürzt werden.

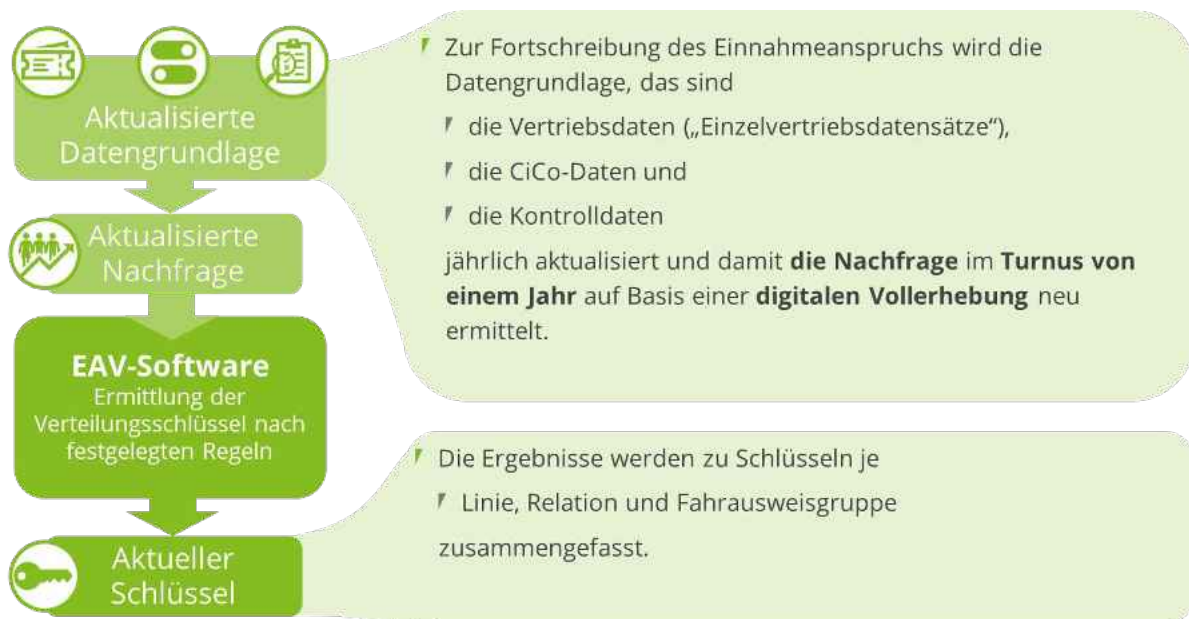


Abbildung 5-1: Aktualisierung mittels Digitaler Vollerhebung

5.2 Migration

Unzumutbare Härten in Folge der erstmaligen Aktualisierung des Einnahmeanspruchs auf Basis der digitalen Vollerhebung 2026 sollen durch einen fließenden Übergang binnen zwei Jahren abgemildert werden. Auf diese Weise sollen Unternehmen und Aufgabenträger Zeit erhalten, sich auf neue Rahmenbedingungen einzustellen und gegebenenfalls restrukturieren zu können.

Der Anteil der Fahrgeldzuscheidungen einer Linie bzw. eines Verkehrsunternehmens an den kasentechnischen Einnahmen ergibt sich bei Anwendung der Migration auf Basis der digitalen Vollerhebung für die Jahre 2026 und 2027 aus einem gewichteten Mittelwert von neuem und altem Schlüssel (vgl. Abbildung 5-2).

Kalenderjahr 2026: 0 % neuer Schlüssel 100 % alter Schlüssel

Kalenderjahr 2027: 50 % neuer Schlüssel 50 % alter Schlüssel

Im dritten Jahr nach Einführung des neuen Einnahmeverteilungsverfahrens wird der neue Schlüssel vollständig (zu 100%) angewendet.

Einnahmen auf Sonderlinienverkehren nach § 43 PBefG werden bis zum 31.12.2027 nach den Regularien der bestehenden Kooperationsverträge direkt zugeschrieben; die Verträge werden zum 31.12.2027 durch bodo gekündigt.

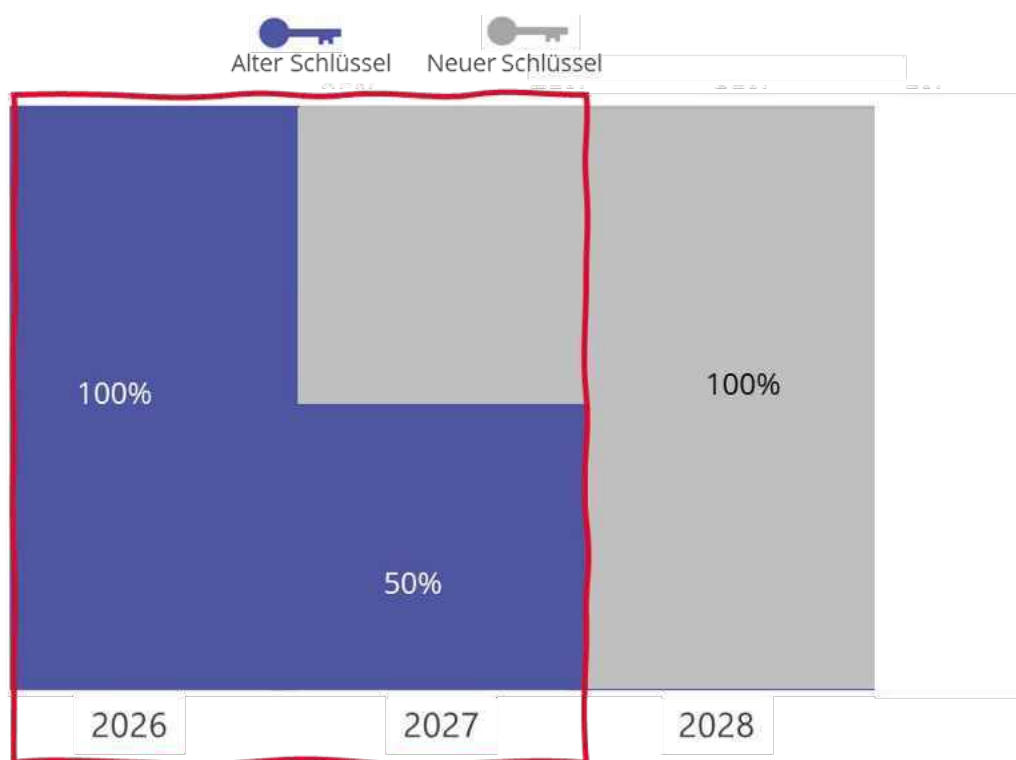


Abbildung 5-2: Kombination von Alt- und Neuschlüssel

Werden Linien im Übergangszeitraum der Migration eingestellt bzw. neu in Betrieb genommen, werden Alt- und Neuschlüssel nach folgenden Regeln angesetzt und kalibriert:

- Für **neue Linien** wird als Altschlüssel der Rahmen der EAV ermittelte Neuschlüssel angesetzt
- Für **Linien**, die **eingestellt** werden, wird der Altschlüssel auf 0% gesetzt.

Dieser Ansatz bildet im Neuschlüssel die aktuelle Angebotssituation und die daraus resultierende Zuschreibung ab. Im Altschlüssel wird die Veränderung durch die Anpassung der Altschlüssel abgebildet. Dabei können drei Grundszenarien unterschieden werden:

- I: Es werden Linien eingestellt.
- II: Es werden Linien neu in Betrieb genommen.
- III: Es werden sowohl Linien eingestellt als auch neu in Betrieb genommen.

Szenario I: Wenn eine Linie eingestellt wird, wird der Altschlüssel dieser Linie auf 0% gesetzt. Der Einnahmeanspruch dieser Linie im Altschlüssel wird zum Einnahmeanspruch aller anderen Linien verteilt. Das wird erreicht, indem die Summe der Altschlüssel aller verbliebenen Linien auf 100% kalibriert wird.

Beispiel: Der Altschlüssel einer nicht mehr angebotenen Linie beträgt 5%. Auf alle anderen Linien entfallen 95% der Einnahmen. Die Altschlüssel aller Linien werden über das Verhältnis 100%/95% kalibriert.

Szenario II: Wenn eine Linie neu in Betrieb genommen wird, wird der Altschlüssel dieser Linie auf den ermittelten Neuschlüssel gesetzt. Der Einnahmeanspruch dieser Linie im Altschlüssel wird proportional zum Einnahmeanspruch aller anderen Linien verteilt. Das wird erreicht, indem die Summe der Altschlüssel aller Linien auf 100% kalibriert wird.

Beispiel: Der Altschlüssel einer neuen Linie wurde auf 5% gesetzt. Auf alle anderen Linien entfallen im Altschlüssel bereits 100% der Einnahmen. Die Altschlüssel aller Linien werden über das Verhältnis 100%/105% kalibriert.

Szenario III: Beide Szenarien werden kombiniert, d.h. die Altschlüssel werden über das Verhältnis $100\% / (100\% - \% \text{-nicht-mehr-angebotene-Linie} + \% \text{-neue-Linie})$ kalibriert.

5.3 Zubringerverkehr

In einigen Verkehrsverbünden wird die Netzbildung und die Abstimmung von Fahrplanangeboten und Fahrplanlage des Regionalbusses insbesondere auf den SPNV durch einen Zubringerbonus belohnt. Mit dem Ziel ein einfaches und transparentes EAV zu entwickeln, wird im bodo auf einen Zubringerbonus verzichtet.

5.4 Freizeitnutzen im Ausbildungstarif

Fahrausweise des Ausbildungstarifs berechtigen zur SPNV-Nutzung für Fahrten von und zur Schule bzw. zum Ausbildungsort sowie im jeweiligen Geltungsbereich außerhalb von Schulzeiten, z.B. am Wochenende und in den Ferien zu Fahrten zu Freizeit Zwecken. In vielen Verbünden wurde der zeitliche und räumliche Geltungsbereich im Ausbildungstarif ausgeweitet, dieser Mehrnutzen

jedoch nicht eingepreist. Auf die Berücksichtigung der Freizeitnutzung bei der Verteilung der Fahrgeleinnahmen wird deshalb in zahlreichen Verbünden verzichtet.

Im bodo sind im Kalenderjahr 2019 ca. 38% der Einnahmen bzw. 18-20 Mio. EUR auf den Ausbildungstarif gefallen. Typische Anteile für die Freizeitnutzung im Ausbildungstarif liegen in vergleichbaren Rufen bei ca. 10%, so dass ca. 1,8 Mio. EUR nach anderen Regeln verteilt würden, wenn Freizeitverkehre berücksichtigt würden. Mit dem Ziel zu Gunsten der Einfachheit des Verfahrens auf Zusatzmodule zu verzichten und Kompromisse ausgewogen zu finden und zu schließen, wird **auf die Berücksichtigung der Freizeitnutzung im Ausbildungstarif in der EAV verzichtet**. Die Wirkung der beiden Module ist abgeschätzt und qualitativ beschrieben (vgl. Abbildung 5-3).

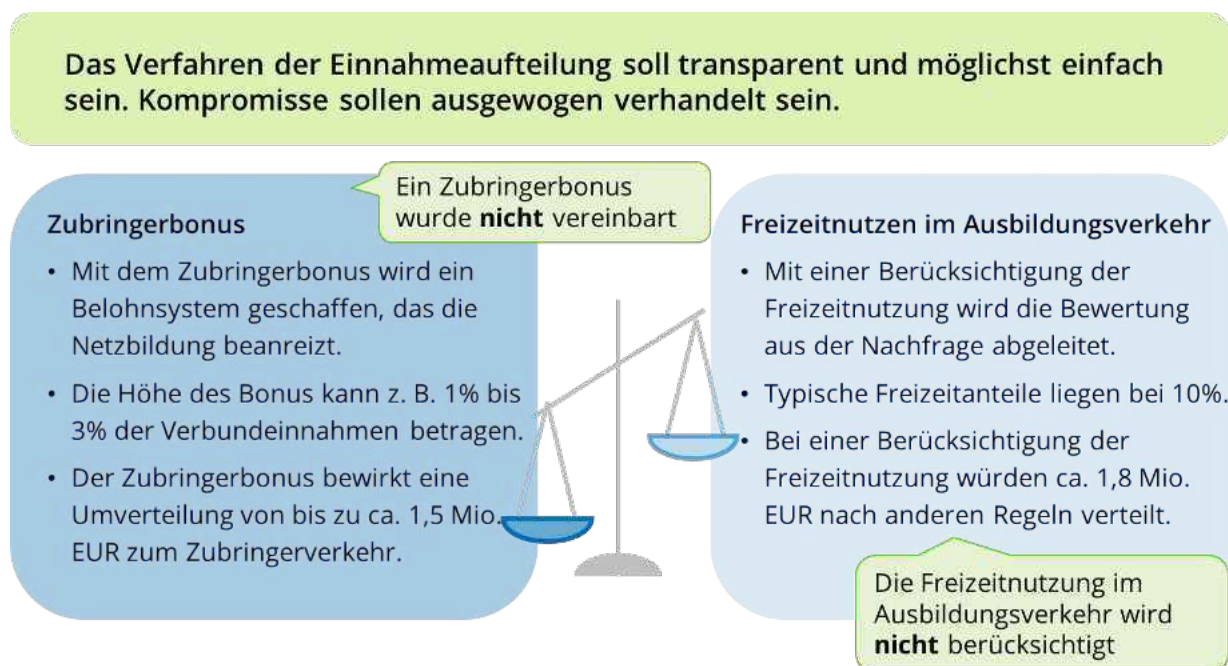


Abbildung 5-3: Ausgewogene Kompromissfindung

5.5 Gemeinschaftskonzessionen und Auflagen bei Konzessionserteilung

Verkehrsunternehmen und/oder Aufgabenträger treffen individuelle Vereinbarungen bei der Organisation des Verkehrs. Typische Beispiele sind

- Linien werden von Verkehrsunternehmen gemeinsam betrieben (Gemeinschaftskonzession)

- Liniengenehmigungen sind mit Bedingungen und Auflagen erteilt. Diese werden zwischen den Beteiligten individuell abgestimmt und festgelegt („Bedienverbote“).)

Der Einnahmeanspruch wird im bodo je Linie nachfrageorientiert und verbundweit einheitlich ermittelt. Die o.g. Sondervereinbarungen werden nachgelagert au erhalb der EAV ber cksichtigt und sind zwischen den Verkehrsunternehmen zu verrechnen. (vgl. Abbildung 5-4).

Der Einnahmeanspruch wird je Linie nachfrageorientiert und verbundweit einheitlich ermittelt. Sondervereinbarungen werden nachgelagert berücksichtigt.

Gemeinschaftskonzessionen

Unternehmen, die eine Linie als Gemeinschaftskonzession betreiben, vereinbaren bilateral Schlüssel zur Aufteilung der Einnahmen

„Bedienverbote“

Die Auflagen der Liniengenehmigung werden zwischen den beteiligten Unternehmen / Aufgabenträger in Schlüssel zur Aufteilung der Einnahmen überführt

Abbildung 5-4: Umgang mit Sondervereinbarungen in der EAV

5.6 Revisionsklausel

Die DFRL beschreibt das Verfahren der EA vor dem Hintergrund der derzeitigen Rahmenbedingungen. Diese unterliegen Veränderungen, die ggf. zu Veränderungen der EA führen müssen.

Es wird deshalb eine Revisionsklausel eingeführt. Sie ist eine Öffnungsklausel zur Anpassung der EA und greift bei unerwarteten Ereignissen sowie bisher nicht berücksichtigten Effekten in der EA.

Die Revisionsklausel kann u.a. umfassen:

- den technologischen Fortschritt durch AFZS / Tracking
- die Definition des Einnahmenpools
- die Ausgestaltung der Parameter
- die Erweiterung der Parameter
- die Methodik der digitalen Vollerhebung

Die allgemeinen Grundsätze der EA (vgl. Kapitel 1.4) sollen Bestand behalten.

Der Lenkungsausschuss EAV berät gemäß Einnahmeverteilungsvertrag 2 über Anpassungen der DFRL und erarbeitet eine Beschlussempfehlung an die Gesellschafterversammlung.

6 Anlage A – Fahrausweisarten im bodo und ihre Zuordnung zu den Tarifgruppen

Gattungsnummer	Fahrschein/Tarif Bezeichnung	Tarifgruppe
1	Einzelfahrschein (Erwachsene)	Gelegenheitsverkehr
2	Einzelfahrschein (Kind)	Gelegenheitsverkehr
3	Einzelfahrschein (Erwachsene) Handy Ticket	Gelegenheitsverkehr
4	Einzelfahrschein (Kind) Handy Ticket	Gelegenheitsverkehr
5	Einzelfahrschein 1. Klasse (Erwachsene)	Gelegenheitsverkehr
6	Fahrradeinzelfahrschein	Gelegenheitsverkehr
7	Ersatzfahrschein	Gelegenheitsverkehr
8	City Ticket (Einzelfahrschein)	Gelegenheitsverkehr
10	Einzel Tageskarte (Erwachsene)	Gelegenheitsverkehr
11	Einzel Tageskarte (Kind)	Gelegenheitsverkehr
12	Samstags-Tageskarte (Erwachsene)	Gelegenheitsverkehr
13	Samstags-Tageskarte (Kind)	Gelegenheitsverkehr
14	Gruppen Tageskarte	Gelegenheitsverkehr
15	G stekarte (Austauschsch ler-Tag)	Gelegenheitsverkehr
16	City Ticket (Tageskarte)	Gelegenheitsverkehr
18	Sch lerwochenkarte Bayern	Ausbildungsverkehr
19	Monatskarte (Erw.)	Berufsverkehr
20	Monatskarte (2 Partner)	Berufsverkehr
21	Kindergartenkind Monatskarte	Ausbildungsverkehr
22	Sch lermonatskarte	Ausbildungsverkehr
23	Juniorticket (Netz)	Ausbildungsverkehr
27	Abokarte (Erw.) bertragbar	Berufsverkehr
28	Abokarte (Erw.) pers nlich	Berufsverkehr
29	Abokarte (Erw.) bertragbar (Job Ticket BW)	Berufsverkehr
30	Abokarte (Erw.) pers nlich (Job Ticket BW)	Berufsverkehr
31	Abokarte (2 Partner)	Berufsverkehr
32	Sofort Abokarte (Erw.)	Berufsverkehr
33	Sofort Abokarte (Erw.) Premium	Berufsverkehr
34	Premium Abokarte (Erw.) bertragbar	Berufsverkehr
35	Premium Abokarte (Erw.) pers nlich	Berufsverkehr
36	Premium Abokarte (Erw.) bertragbar (Job Ticket BW)	Berufsverkehr
37	Premium Abokarte (Erw.) pers nlich (Job Ticket BW)	Berufsverkehr
38	Premium Abokarte (2 Partner)	Berufsverkehr
39	Abo Mobil63 (Netz)	Berufsverkehr
40	Abo Mobil63 (Partner)	Berufsverkehr
41	Abo Mobil63 (Job Ticket BW)	Berufsverkehr
42	Abo Mobil63 Plus Partner(Job Ticket BW)	Berufsverkehr
43	Sofort Abokarte Abo Mobil63	Berufsverkehr
44	Abokarte Fahrrad	Berufsverkehr
45	eCard (0%)	Gelegenheitsverkehr

46	eCard (10%)	Gelegenheitsverkehr
47	eCard (20%)	Gelegenheitsverkehr
48	eCard (30%)	Gelegenheitsverkehr
49	eCard (100%)	Gelegenheitsverkehr
50	Tagesh chstpreis (0%)	Gelegenheitsverkehr
51	Tagesh chstpreis (10%)	Gelegenheitsverkehr
52	Tagesh chstpreis (20%)	Gelegenheitsverkehr
53	Tagesh chstpreis (30%)	Gelegenheitsverkehr
54	Tagesh chstpreis (100%)	Gelegenheitsverkehr
55	StudiTickets RWU/PH (Wintersemester)	Ausbildungsverkehr
56	StudiTickets RWU/PH (Sommersemester)	Ausbildungsverkehr
57	StudiTickets DHBW (1. Quartal)	Ausbildungsverkehr
58	StudiTickets DHBW (2. Quartal)	Ausbildungsverkehr
59	StudiTickets DHBW (3. Quartal)	Ausbildungsverkehr
60	StudiTickets DHBW (4. Quartal)	Ausbildungsverkehr
61	StudiTickets ZU (Wintersemester)	Ausbildungsverkehr
62	StudiTickets ZU (Sommersemester)	Ausbildungsverkehr
63	Anschluss StudiTicket (Wintersemester)	Ausbildungsverkehr
64	Anschluss StudiTicket (Sommersemester)	Ausbildungsverkehr
65	StudiTicket Solidarbeitrag	Ausbildungsverkehr
66	Zuschlag zur Monatskarte f r Fahrradmitnahme und Nutzung der 1. Klasse	Berufsverkehr
67	Zuschlag zur Abokarte f r Fahrradmitnahme und Nut- zung der 1. Klasse	Berufsverkehr
68	Zuschlag Premium	Berufsverkehr
70	Absetzungen (relationslose Gattungen)	
71	Jahreskarte (Erwachsene)	Berufsverkehr
72	Jahreskarte (Kind)	Ausbildungsverkehr
73	Jahreskarte (Erwachsene) 10-49 Personen Job Ticket	Berufsverkehr
74	Jahreskarte (Erwachsene) ab 50 Personen Job Ticket	Berufsverkehr
75	Kurzstrecke (Erwachsene)	Gelegenheitsverkehr
76	Kurzstrecke (Kind)	Gelegenheitsverkehr
77	Komfortzuschlag	Gelegenheitsverkehr
79	8-Tage-Karte (Erwachsene)	Gelegenheitsverkehr
80	8-Tage-Karte (Kind)	Gelegenheitsverkehr
81	8-Tage-Karte (Familie)	Gelegenheitsverkehr
82	4-Karten-Karte	Gelegenheitsverkehr
83	Zuschlag "Zone Bregenz"	Gelegenheitsverkehr
84	Fahrscheine des VVV	Gelegenheitsverkehr
86	Echt Bodensee Card Solidarbeitrag	Gelegenheitsverkehr
87	Sofort Abokarte Abo Mobil63 Partner	Berufsverkehr
88	H fler Tageskarte Familie	Gelegenheitsverkehr
89	Einzelfahrschein (Familie)	Gelegenheitsverkehr
95	Salem-Rufbus	Gelegenheitsverkehr

96	H fler Sch lerwochenkarte	Ausbildungsverkehr
97	Wochenkarte	Gelegenheitsverkehr
98	Einzeltageskarte Familie Bad Waldsee	Gelegenheitsverkehr
99	0-Euro Samstag Ravensburg	Gelegenheitsverkehr
100	Aktionstarif Friedrichshafen/ berlingen	Gelegenheitsverkehr
101	Parking Day Friedrichshafen	Gelegenheitsverkehr
102	G stekarte Allg u Walser Pass (Westallg u; Solidar)	Gelegenheitsverkehr
103	G stekarte Allg u Walser pass (Oberallg u; Solidar)	Gelegenheitsverkehr
104	G stekarte OTG (Solidar)	Gelegenheitsverkehr
105	0-Euro Sonntag Ravensburg	Gelegenheitsverkehr
201	Deutschlandticket-Abonnement	Berufsverkehr
202	Deutschlandticket-Startkarte	Berufsverkehr
203	Deutschlandticket-Jobticket	Berufsverkehr
204	Deutschlandticket-Jobticket im VollSolidarmodell	Berufsverkehr
205	Deutschlandticket-Sch ler	Ausbildungsverkehr
206	Deutschlandticket-Studierende	Ausbildungsverkehr
207	erm igtes D-Ticket Bayern Auszubildende	Ausbildungsverkehr
208	erm igtes D-Ticket Bayern FSJLer	Ausbildungsverkehr
209	erm igtes D-Ticket Bayern Studierende	Ausbildungsverkehr
210	bodo Fahrrad-Upgrade	Berufsverkehr
211	bodo Upgrade	Berufsverkehr
212	Anteilige Tickets (untermonatliche Erstattungen oder Einstiege)	
501	BWT 1 P	
502	BWT 2 P	
503	BWT 3 P	Gelegenheitsverkehr
504	BWT 4 P	Gelegenheitsverkehr
505	BWT 5 P	Gelegenheitsverkehr
506	BWT Young 1 P	Gelegenheitsverkehr
507	BWT Young 2 P	Gelegenheitsverkehr
508	BWT Young 3 P	Gelegenheitsverkehr
509	BWT Young 4 P	Gelegenheitsverkehr
510	BWT Young 5 P	Gelegenheitsverkehr
511	BWT Nacht 1 P	Gelegenheitsverkehr
512	BWT Nacht 2 P	Gelegenheitsverkehr
513	BWT Nacht 3 P	Gelegenheitsverkehr
514	BWT Nacht 4 P	Gelegenheitsverkehr
515	BWT Nacht 5 P	Gelegenheitsverkehr
516	bwTag 1 P	Gelegenheitsverkehr
517	bwTag 2 P	Gelegenheitsverkehr
518	bwTag 3 P	Gelegenheitsverkehr
519	bwTag 4 P	Gelegenheitsverkehr
520	bwTag 5 P	Gelegenheitsverkehr
521	BWT Zeitkarten	Gelegenheitsverkehr

522	Integrierte AM Start	Gelegenheitsverkehr
523	Integrierte AM Ziel	Berufsverkehr
524	Regionale AM Start	Gelegenheitsverkehr
525	Regionale AM Ziel	Gelegenheitsverkehr
526	AM Ausgleich BC-Mindereinnahmen	Gelegenheitsverkehr
527	BW-Einzel (eCard)	Gelegenheitsverkehr
528	BW-Kind (eCard)	Gelegenheitsverkehr
601	D-Ticket Jugend BW (Schülerlistenverfahren)	Gelegenheitsverkehr
	D-Ticket Jugend BW (Schülerlistenverfahren) bodo-	
602	Produkt Preis	Gelegenheitsverkehr
	D-Ticket Jugend BW (Schülerlistenverfahren) Zuschuss	
603	Brutto	Ausbildungsverkehr
	D-Ticket Jugend BW (Schülerlistenverfahren) Zuschuss	
604	Netto	Ausbildungsverkehr
	D-Ticket Jugend BW (außerhalb Schülerlistenverfahren)	
605	D-Ticket Jugend BW (außerhalb Schülerlistenverfahren)	Ausbildungsverkehr
606	bodo-Produkt Preis	Ausbildungsverkehr
	D-Ticket Jugend BW (außerhalb Schülerlistenverfahren)	
607	Zuschuss Brutto	Ausbildungsverkehr
	D-Ticket Jugend BW (außerhalb Schülerlistenverfahren)	
608	Zuschuss Netto	Ausbildungsverkehr
609	D-Ticket Jugend BW (Auszubildende/r)	Ausbildungsverkehr
	D-Ticket Jugend BW (Auszubildende/r) bodo-Produkt	
610	Preis	Ausbildungsverkehr
	D-Ticket Jugend BW (Auszubildende/r) Zuschuss	
611	Brutto	Ausbildungsverkehr
612	D-Ticket Jugend BW (Auszubildende/r) Zuschuss Netto	Ausbildungsverkehr
613	D-Ticket Jugend BW (Freiwilligendienstleistende)	Ausbildungsverkehr
	D-Ticket Jugend BW (Freiwilligendienstleistende)	
614	bodo-Produkt Preis	Ausbildungsverkehr
	D-Ticket Jugend BW (Freiwilligendienstleistende) Zu-	
615	schuss Brutto	Ausbildungsverkehr
	D-Ticket Jugend BW (Freiwilligendienstleistende) Zu-	
616	schuss Netto	Ausbildungsverkehr
	D-Ticket Jugend BW (Personengruppe unter 21 Jahren)	
617	D-Ticket Jugend BW (Personengruppe unter 21 Jahren)	Ausbildungsverkehr
618	bodo-Produkt Preis	Ausbildungsverkehr
	D-Ticket Jugend BW (Personengruppe unter 21 Jahren)	
619	Zuschuss Brutto	Ausbildungsverkehr
	D-Ticket Jugend BW (Personengruppe unter 21 Jahren)	
620	Zuschuss Netto	Ausbildungsverkehr
621	D-Ticket Jugend BW (Studierende RWU/PH/ZU)	Ausbildungsverkehr
622	D-Ticket Jugend BW (Studierende DHBW)	Ausbildungsverkehr

623	Kombi Ticket Auto und Traktormuseum (BSB)	Ausbildungsverkehr
624	Kombi Ticket Dorniermuseum (BSB)	Ausbildungsverkehr
625	Kombi Ticket Dorniermuseum (KAT)	Gelegenheitsverkehr
626	Kombi Ticket Ravensburger Spieleland (Turbo AG)	Gelegenheitsverkehr
627	Kombi Ticket Ravensburger Spieleland (KAT)	Gelegenheitsverkehr
628	Messe FN Zonengebiet 1	Gelegenheitsverkehr
629	Messe FN Zonengebiet 2	Gelegenheitsverkehr
630	Sonstige Kombitickets	Gelegenheitsverkehr

7 Anlage B – Linien im bodo und ihre Zuordnung zu Verkehrsunternehmen und Landkreisen (Stand 23.09.25)

Verkehrs- unternehmen	Landkreis	Liniennummer	Linienverlauf / Abschnitt im Verbund
Arverio	LI / RV	RB92	Lindau - Ki legg – Marstetten-Aitrach (-Memmingen)
Arverio	LI / RV	RB96	Lindau - Ki legg – Marstetten-Aitrach (- M nchen)
BOB	FN / RV	RB91	Friedrichshafen - Aulendorf
DB Regio AG	FN / RV	RE3	Lindau - Friedrichshafen – Bad Schussenried (- Ulm)
DB Regio AG	FN	RE3	Friedrichshafen - berlingen – Sipplingen (- Basel)
DB Regio AG	RV/SIG	RE6a	Aulendorf – Bad Saulgau (- T bingen – Stuttgart)
DB Regio AG	FN	RB31	Friedrichshafen - berlingen - Sipplingen (- Singen)
DB Regio AG	RV	RB52	Aulendorf - Bad Waldsee - Bad Wurzach
DB Regio AG	RV/SIG	RB53	Aulendorf – Bad Saulgau (- Sigmaringen)
DB Regio AG	RV	RB53a	Aulendorf - Ki legg - Leutkirch
DB Regio AG	RV	RB53b	Aulendorf - Ki legg - Wangen
DB Regio AG	RV/SIG	RB54	Aulendorf-Pfullendorf
DB Regio AG	FN	RB93	Friedrichshafen - Lindau
DB Regio AG	FN / RV	RE5	Friedrichshafen – Bad Schussenried (- Ulm - Stuttgart)
DB Regio AG	RV/BC	RS2	Aulendorf – Bad Schussenried (- Ulm)
DB Regio AG	LI / OA	RE7	Lindau - Oberstaufen (- Kempten – Augsburg)
DB Regio AG	LI / OA	RE70	Lindau - Oberstaufen (- Kempten – M nchen)
DB Regio AG	LI / OA	RB94	Lindau - Hergatz – Oberstaufen (- Kempten)
BB	LI	S1 / REX 1	Lindau Insel – Lindau Reutin (-Bludenz)
Thurbo	LI	S7	Lindau Insel – Lindau Reutin (- Bregenz – Romanshorn)
Buchmann	RV	90	Wangen - Ratzenried - Christazhofen - G ttlishofen -
Buchmann	RV	92	Leupolz - Karssee - Wangen
Buchmann	RV	120	Engelitz - Wangen
Buchmann	RV	93/1	Stadtverkehr Wangen: Linie 1 Busbf - Wittwais - Waltersb hl
Buchmann	RV	93/2	Stadtverkehr Wangen: Linie 2 Berger H he - Uhlandweg - Busbahnhof
Buchmann	RV	93/3	Stadtverkehr Wangen: Linie 3 Bindstr. – S dring – Landratsamt - Busbahnhof

Buchmann	RV	93/4	Stadtverkehr Wangen: Linie 4 Busbahnhof – S dring - Fachklinik
Bayer	RV	253	(Ochsenhausen -) Bad Wurzach – Ellwangen (- F ramoos – Biberach)
B hler	RV/SIG	40	Wilhelmsdorf - Ostrach
B hler	FN / RV/SIG	41/ 7381/ 7385	Wilhelmsdorf - Deggenhausertal - berlingen
B hler	RV	44	Ortsverkehr Wilhelmsdorf
B hler / Reisch	RV	240	Wilhelmsdorf-Altshausen
B hler / RAB	FN	685	emma: Deggenhausertal –Wittenhofen - Gr nwangen
Diesch	RV/BC	272	Aulendorf - Bad Schussenried (- Bad Buchau – Riedlingen)
Ehrmann	RV	60	Bad Wurzach - Hauerz - Ellwangen
Ehrmann	RV	110	Bad Wurzach - Seibrantz - Bad Wurzach
Ehrmann	RV	111	Bad Wurzach - Arnach - Seibrantz
Grabherr	RV	R60	Fleischwangen - Fronreute – Berg – Ettishofen - Ravensburg
Grabherr	RV	61	Ravensburg- Berg
Grabherr	RV	12	Ettishofen - Weiler - Baien - Stra -Berg/Schule - Weingarten Schulzentrum
VBS/Hagmann	RV	20	Ravensburg – Weingarten -Wolpertswende
VBS/Hagmann	RV	21	Ravensburg - Gr nkraut - Bodnegg
Hutter	RV	133	Stadtbus Leutkirch
Hutter	RV	134	Leutkirch – Seibrantz - Hauerz -
Hutter	RV	135	Leutkirch - Ausnang - Wuchzenhofen - Leutk.
Landbus Unterland	LI	127	Lindau – Oberhochsteg (- H rbrantz - M ggers – Scheidegg)
Landbus Unterland	LI	129	Lindau – Grenzsiedlung (- Lochau – Bregenz)
Regio Bregenzer Wald	LI	821	(Bregenz - Langen -) Neuhaus - Scheidegg/Weiler
Morath	FN	697	emma B rgerbus Salem
M ller	RV	R30/S30	Ravensburg - Bad Waldsee
M ller	RV	30/1	Bad Waldsee - Gaisbeuren - Reute - Enzisreute
M ller	RV	31	Ravensburg - Bergatreute - Alttann - Wolfegg
M ller	RV	32	Wolfegg/Ro berg – Gwigg - Bergatreute - Bad Waldsee
M ller	RV	34	Bad Waldsee – Molpertshaus – Mennisweiler - Ehrensberg
RAB	RV	132	Leutkirch Bahnhof - Zeppelinstra e - Bahnhof
RAB	FN / RV/KN	700	Ravensburg – Meersburg (- Konstanz)
RAB	FN/SIG	7376	berlingen- Pfullendorf
RAB	FN	7377	berlingen - Bonndorf (- Ludwigshafen – Stockach)

RAB	FN/SIG	676	Pfullendorf - Taisersdorf - Owingen (Linzgau-Ruf-Bus/emma)
RAB	FN	677	berlingen – H dlingen – Bonndorf (- Stockach) (emma)
RAB	FN	110	berlingen – Uhldingen-M hlhofen
RAB	FN	111	Friedrichshafen - Meersburg - Uhldingen-M hlhofen - Affenberg - Salem
RAB/RBA	FN/LI	200	Friedrichshafen - Lindau
RAB/KVB	FN/SIG	500	berlingen - Herdwangen - Pfullendorf Weihwang (- Krauchenwies – Sigmaringen)
RAB	FN	7379	berlingen - Heiligenberg
RAB	FN/SIG	680	Pfullendorf - Illmensee – Heiligenberg (emma)
RAB	FN/SIG	7380	Heiligenberg - Pfullendorf
RAB	FN / RV	7381/41	berlingen – Salem -Deggenhausertal - Horgenzell
RAB	FN	7382	Markdorf - Bermatingen - Meersburg
RAB	FN	7383	Meersburg - Gebhardsweiler - Unteruhldingen
RAB	FN	7384	Immenstaad - Markdorf - Deggenhausertal
RAB	FN / RV/SIG	7385/41	Deggenhausertal - H chsten - Wilhelmsdorf
RAB	FN	7386	Sch lerverkehr berlingen - Salem College - H dlingen
RAB	FN/KN	7389	berlingen – Sipplingen (-Ludwigshafen – Stockach)
RAB	FN	7392	(Stockach -) Billafingen -Pfullendorf
RAB	FN/KN	7394	Bodensee-Airport - Friedrichshafen – Meersburg (- Konstanz)
RAB	FN	7395	Friedrichshafen-Meersburg- berlingen - Sipplingen (- Ludwigshafen - Bodman)
RAB	FN	7396	Immenstaad - Markdorf – Salem - Frickingen
RAB	FN	696	emma Markdorf
RAB	FN	7397	berlingen/Meersburg - Salem - Frickingen/Heiligenberg
RAB	FN	N 1	NachtBus Linie 1: Friedrichshafen - Meersburg - berlingen
RAB	FN	N 2	NachtBus Linie 2: Friedrichshafen - Eriskirch - Langenargen - Kressbronn
RAB /(Strauss)	FN	N 3	NachtBus Linie 3: Friedrichshafen - Meckenbeuren - Tettngang - Ravensburg
RAB	FN	N 4	NachtBus Linie 4: FN - Schnetzenhausen - Kluftern - Markdorf - Salem - Frickingen
RAB	RV/BC	7530/216	Bad Wurzach – Ampfelbronn (- Biberach)
RAB	RV	7534	Ravensburg - Weingarten - Wolfegg - Bad Wurzach
RAB	RV	634	Rufbus: Wetzisreute - Ankenreute - Weingarten
RAB	RV	7535	Ravensburg - Schlier - Waldburg -Vogt - Wangen/Wolfegg

RAB	FN / RV	7537	Ravensburg - Oberteuringen-Markdorf - Meersburg
RAB	RV/SIG	R70	RV - Horgenzell - Wilhelmsdorf- Illmensee- Pfullendorf
RAB	RV	7539	Horgenzell - Danketsweiler – Esenhausen - Wilhelmsdorf
Burkhardt	RV	R40/S40	Ravensburg - Wangen
Burkhardt	RV	R41/S41	Wangen - Isny
RAB	RV	R80	Bad Waldsee - Bad Wurzach
RAB	RV	R90	Bad Wurzach - Leutkirch
RAB	RV	S95	Isny - Leutkirch
RAB	RV	7543	Ki legg – Wolfegg – Vogt Grund
RAB	RV	7544	Ki legg - Leupolz - Wangen Allewinden
RAB	FN / RV	R45	Ravensburg - Tett nang - Friedrichshafen
RAB	FN	7546	Tett nang – Laimnau – Unterlangnau - Hiltensweiler
RAB	FN / RV	7547	Friedrichshafen - Tett nang - Wangen(Allg u)
Sohler	RV	7549	Bad Wurzach – Arnach - Ki legg – Dettishofen
RAB	RV	7550	Leutkirch - Ki legg - Wangen
RAB	RV	7551	Leutkirch - Isny / Eisenbach
RAB	RV	7552	Bad Wurzach - Aitrach - Aichstetten
RAB	RV	7554	Aulendorf - Bad Waldsee
RAB	SIG	7558	Ostrach - Burgweiler
RAB	RV/SIG	7567	Aulendorf / Bad Saulgau -Pfullendorf
RAB	RV	7567.1	Sch lerverkehr: Altshausen - Eichstegen - Riedhausen
RAB	RV/SIG	800	(Bad Saulgau - Ostrach – Pfullendorf); nur ein-/ausbrechend
Hutter	RV	7569	Leutkirch - Aichstetten- Aitrach -Mooshausen
RAB	RV/SIG	7570	Aulendorf - Bad Saulgau (- Herbertingen)
RAB	RV	7571	Leutkirch - Gebrazhofen-Herlazhofen - Leutkirch
Buchmann	RV	7572	Argenb hl-Eglofstal – Ratzenried - Leutkirch
RAB	RV/SIG	R65	Ravensburg - Fronreute - Altshausen - Bad Saulgau
RAB	RV	7573.1	Sch lerverkehr Bl nried St. Johann: Aulendorf - Fronreute/Baienfurt
RAB	FN	7587	Friedrichshafen - Langenargen -Kressbronn
Burkhard	LI	11	R thenbach - Lindenberg - Scheidegg
Burkhard	LI	12	R thenbach - Weiler - Lindenberg - Krankenhaus
Sohler/SVL	LI	13	Hergatz - Opfenbach - Heimenkirch - Lindenberg
Sohler/SVL	LI	14	Lindenberg - Scheidegg - Weiler
Sohler/SVL	RV/LI	15	Hergatz – Wohmbrechts - Wangen - (Niederwangen)
RAB	LI	16	Lindau - Schlachters - Opfenbach
Sohler/SVL	LI	17	Lindau - Schlachters - Hergensweiler - Hergatz
RBA	RV/LI	19	Oberreitnau - Neuravensburg - Wangen
RAB	LI	20	Lindau - Bodolz - Wasserburg - (Nonnenhorn)

RAB	LI	21	Lindau - H rbranz - Scheidegg - Lindenberg - Weiler
Burkhard	LI/Vorarlberg (A)/ OA	22	Weiler - Oberreute - Sulzberg/Oberstaufen
Burkhard	LI	111	Scheidegg - Kinberg - Scheidegg
Burkhard	LI	112	Scheidegg - B serscheidegg - Lindenberg
Burkhard	LI	113	Scheidegg - Geisgau - Scheidegg
Burkhard	LI	122	Weiler - Simmerberg - Ellhofen - R thenbach
Sohler/SVL	LI	131	Opfenbach - Schrundholz – Mywiler - Opfenbach
Sohler/SVL	RV/LI	132	Weiler - Heimenkirch – Zwiese – Wangen/Wohmbrechts
Sohler/SVL	LI	133	Heimenkirch – Wolfertshofen – Nadenberg – Lindenberg
Burkhard	LI	141	Weiler – Scheidegg – Lindenberg
Sohler/SVL	RV/LI	151	Maria Thann
RAB	LI	161	Lindau - Opfenbach - Lindenberg - Scheidegg
Burkhard	LI	181	Weiler – Sulzberg – Oberreute – Weiler
RBA	LI	191	Lindau - Unterreitau
RBA	RV/LI	192	Lindau – Wangen
RAB	LI	211	Lindau – Scheidegg – Weiler – Oberreute
RAB	RV/LI	731	Isny – Maierh fen – R thenbach – Weiler
RAB	RV/LI	732	Isny – Maierh fen – R thenbach – Lindenberg
RAB	RV/OA/LI	733	Isny – Maierh fen – R thenbach – Oberstaufen
Reisch / B hler	RV	240	Wilhelmsdorf – Altshausen
Reisch	RV/SIG	290	Fleischwangen – Altshausen - Bad Saulgau
RVA / Komm Mit	OA	95	Kalzhofen – Oberstaufen – Steibis – Imbergbahn – Hochgratbahn
RVA / Komm Mit	LI/OA	96	Ebratshofen Abzw. – Harbatshofen – Stiefenhofen – Wolfsried – Oberstaufen
Stadt Aulendorf	RV	670	B rgerbus Aulendorf
Stadt Isny	RV	74	Isny – Kleinhaslach – Gro holzleute - berruh
RBA	RV	50	Isny - Gro holzleute – berruh (- (- Kempten)
stadtbuss Ravensburg Weingarten	RV	1	Baierfurt - Baierfurt - Weingarten - Ravensburg - Schmalegg
stadtbuss Ravensburg Weingarten	RV	3	Hegastr. - Ravensburg Bahnhof - Wei enau - Eschach
stadtbuss Ravensburg Weingarten	RV	4	Ravensburg – Wei enau - Oberzell
stadtbuss Ravensburg Weingarten	RV	5	Baierfurt Schacher sch - Weingarten - Ravensburg

stadtbuss Ravensburg Weingarten	RV	6	Weingarten Lerchenfeld -Charlottenplatz - D rtle
stadtbuss Ravensburg Weingarten	RV	7A	Ravensburg Bahnhof - Flappachbad (Badebus)
stadtbuss Ravensburg Weingarten	RV	14	L wenplatz - Argonnenpark - Charlottenplatz (Ringverkehr)
stadtbuss Ravensburg Weingarten	RV	15	BOB Weingarten/Berg- Charlottenplatz – L wenplatz (Ringverkehr)
Stadtverkehr Lindau	LI	1	Oberhochsteg - Anheggerstra e
Stadtverkehr Lindau	LI	2	Oberreitnau - Anheggerstra e – Inselbahnhof
Stadtverkehr Lindau	LI	3	Unterreitnau - Anheggerstr. - Gewerbegebiet
Stadtverkehr Lindau	LI	4	Rehlings/Wei ensberg - Anheggerstra e - Alwind
Stadtverkehr Lindau	LI	5	Grenzsiedlung/Zech - Anheggerstr. - Inselbahnhof
Schuler	RV	101	Bodnegg - Vogt – Unterankenreute - Schlier - Bodnegg
Schuler	RV	102	Bodnegg - Wolfegg - Vogt – Waldburg -Bodnegg
Schuler	RV	103	Bodnegg - Prestenberg – Linden – Tobel - Bodnegg
Schuler	RV	104	Bodnegg -Neukirch - Haslach - Amzell - Bodnegg
Schuler	RV/LI	105.1	Bodnegg - Lindau - Hergensweiler - Neuravensburg - Niederwangen
Schuler	RV	105.2	Karbach - Wangen - Primisweiler - Amtzell - Bodnegg
Strauss	FN	1	Bechlingen - Ramsbach - Sch ferhof - Oberhof - B renplatz
Strauss	FN	2	Tett nang – Kau - B rgermoos - Sch ferhof - Oberhof - B renplatz
Strauss	FN	220	Gohren – Nitzenweiler/Schleinsee
Strauss	FN	221	Tett nang - Mariabrunn - Eriskirch -FN
Strauss	FN / RV	222	Tett nang - Obereisenbach - Bodnegg
Strauss	FN	224	Tett nang - Langenargen
Strauss	FN	225	Tett nang - Kressbronn
Strauss	FN	226	Tett nang - Liebenau - Meckenbeuren
Strauss	FN	227	Tett nang – Kau - Meckenbeuren
Strauss	FN	229	Meckenbeuren - Tett nang – Krankenhaus - Obereisenbach
Strauss	FN	235	Kressbronn - Hiltensweiler -Kressbronn
Strauss	FN	238	Tett nang - Meckenbeuren - Brochenzell
Strauss	FN	239	Meckenbeuren - Brochenzell - Weiler

Strauss	FN	246	Laimnau - Hiltensweiler - Laimnau
Strauss	FN	247	Laimnau – Hiltensweiler - Laimnau
Strauss	FN	2240	Langenargen - Eriskirch - Mariabrunn - Kressbronn
Strauss	FN	626	B rgermobil Meckenbeuren
SV Bad Waldsee	RV	33/5	Unterm llenbronn - K mmerzhofen - Bad Waldsee
SV Bad Waldsee	RV	33/7	Stadtrandlinie Bad Waldsee: Maxibad – Eschlestr. - Steinach - Eugen-Bolz-Schule
SV Bad Waldsee	RV	33/8	Bad Waldsee - Michelwinnaden - Bad Waldsee
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	MX	Stadtbahnhof/Hafenbahnhof - Messe (MesseExpress)
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	1	Hafenbahnhof - Stadtbahnhof– Waggershausen - Jettenhausen - Hafenbahnhof
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	2	Stadtbahnhof - Hafenbahnhof - Jettenhausen - Waggershausen - Stadtbahnhof
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	3	Stadtbahnhof-Waggershausen– Jettenhausen Ailingen
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	E3	Solarstra e - Jettenhausen, Ludwig-D rrr- Schule
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	4	Hafenbahnhof- Stadtbahnhof - Montafonstr. - Klinikum-Schnetzenhausen
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	5	Messe- Schwabstra e - ZF-Forum-Hafenbahnhof-Stadtbahnhof-Montafonstr.-Klinikum
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	6	Stadtbahnhof- Hafenbahnhof - St. Georgen - Kitzenwiese - Berufsschulzentrum - Hafenbahnhof - Stadtbahnhof
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	10	Hafenbahnhof - Stadtbahnhof - Hochschulen
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	11	Hafenbahnhof - Stadtbahnhof - Schnetzenhausen - Kluftern -Markdorf
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	E11	Sparbruck - Manzell - Fischbach - Schnetzenhausen - Stadtbahnhof - Schreieneschule
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	12	Hafenbahnhof - Stadtbahnhof - Hochschulen - Muntenried - Spaltenstein - Kluftern - Markdorf
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	X12	Hafenbahnhof - Stadtbahnhof - Landratsamt - Spaltenstein - Kluftern - Markdorf
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	13	Hafenbahnhof - Stadtbahnhof- Ailingen - Ettenkirch
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	E13	Hirschlatt - Ettenkirch - Appenweiler - Ailingen
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	14	Hafenbahnhof - Stadtbahnhof - Bodensee-Center - Ailingen - Oberteuringen - Bitzenhofen
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	X14	Hafenbahnhof - Berg - Oberteuringen - Bitzenhofen
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	15	Hafenbahnhof - Stadtbahnhof- Bodensee-Center - Ailingen

Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	E15	Friedrichshafen, Eberhardstr. - Ailingen
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	16	Hafenbahnhof - Stadtbahnhof-Ailingen-Raderach - Schnetzenhausen
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	E16	Hafenbahnhof - Scheinenesch - Allmansweiler - Raderach - Manzell
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	RiA	Ruftaxi im Abendverkehr
Stadtwerke berlingen	B	1	Busbahnhof - Bodensee-Therme - Helios-Spital
Stadtwerke berlingen	B	2	Landungsplatz - Burgberg - Busbahnhof
Stadtwerke berlingen	B	3	Landungsplatz - Alte Owinger Straße - Busbahnhof
Stadtwerke berlingen	B	4	Schüttlisberg - Helios Spital - Landungsplatz - Busbahnhof
Stadtwerke berlingen	B	5	Busbahnhof - Gewerbegebiet - Deisendorf - Bambergen
Stadtwerke berlingen	B	6	Busbahnhof - Gewerbegebiet Langacker
Stadtwerke berlingen	B	7	Bodensee-Therme - Goldbach - Helios Spital - Busbahnhof
Stadtwerke berlingen	B	14	Busbahnhof - Schüttlisberg - Helios Spital-Therme – Landungsplatz - Busbahnhof
Burkhard	RV	80	Beuren - Christazhofen - Isny
Burkhard	RV	81	Beuren - Isny
Volk	RV	82	Marktklinie: Isny Beuren - Wangen
Volk	RV	83	Marktklinie: Isny Beuren – Christazhofen - Isny
Wegis	FN	1	Stadtbus Meersburg

8 Anlage C – Verkehrsunternehmen und EA-Partner (Stand: August 2025)

Stadtverkehrs GmbH Bad Waldsee

Industriestra ße 1
88339 Bad Waldsee

Omnibus Morath GmbH & Co. KG

Heiligenbreite 29
88662 ßerlingen

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG

Kornblumenstra ße 7/1
88046 Friedrichshafen

Omnibus M ßller GmbH & Co. KG

Industriestra ße 1
88339 Bad Waldsee

Omnibus Verkehr Wangen

Buchmann GmbH & Co. KG
Braugasse 31
88239 Wangen i.A.

Stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH

Schussenstra ße 22
88212 Ravensburg

Omnibus B ßhler GmbH & Co. KG

Untere Lu ßenstra ße 25
88271 Wilhelmsdorf

RBA Regionalbus Augsburg GmbH

Eichleitnerstra ße 17
86199 Augsburg

Werner Sohler GmbH

Hiltensweiler 15
88239 Wangen

Hutter Reisen GmbH

Sudetenstra ße 19
88299 Leutkirch/Allg ßu

Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)

Karlstr. 31-33
89073 Ulm

DB Regio AG

Europa-Allee 70-76
60486 Frankfurt am Main

Ehrmann-Reisen GmbH & Co. KG

Ziegelwiesenweg 6
88410 Bad Wurzach

Reisch GmbH Omnibusverkehr

Flachsstraße 30
88512 Mengen

Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH

Kornblumenstraße 7/1
88046 Friedrichshafen

Schuler GmbH Omnibusverkehr

Tettlingerstraße 24
88285 Bodnegg

Omnibus Grabherr GmbH

Am Langholz 8
88289 Waldburg

Strauss GmbH & Co. KG

Oberhofer Straße 6
88069 Tettnang

Verkehrsbetriebe Schussental GmbH & Co. KG

Bleicherstraße 28
88212 Ravensburg

Omnibusverkehr Volk GmbH

Enkenhofer Straße 14
88316 Isny/Allgäu

Stadt Isny

Wassertorstraße 3
88316 Isny/Allgäu

Stadtwerke Biberling GmbH

Kurt-Wilde-Str. 10
88662 Biberling

Stadtverkehr Lindau (B) GmbH

Auenstraße 12
88131 Lindau (B)

Arverio Bayern GmbH

Morellstraße 33
86159 Augsburg

Burkhard Reisebüro e.K.

Hauptstraße 2
88161 Lindenberg

Süddeutsche Verkehrslinien GmbH & Co KG

Ritter-Heinrich-Straße 11-13
88471 Laupheim

9 Anlage D – Aufteilungsmasse

(1) Zur Aufteilungsmasse gehören:

1. die Bruttofahrgeleinnahmen aus allen nach dem Verbundtarif auf Linienverkehren gemäss 42, 43, 44 PBefG bzw. 12 AEG ausgegebenen Fahrausweisen, vermindert um rückvergütete Beförderungsentgelte
2. die Bruttofahrgeleinnahmen aus besonderen Vereinbarungen über tarifliche Sonderangebote des Verkehrsverbundes
3. die anteiligen Bruttofahrgeleinnahmen, die aus Übergangs- und Gemeinschaftstarifen oder aufgrund sonstiger Vereinbarungen erzielt werden, die von der Verbundgesellschaft mit
 - Baden-Württemberg-Tarif GmbH
 - Deutschlandtarifverbund-GmbH
 - D-TIX GmbH & Co. KG (Stufe 2 und 3 der bundesweiten Einnahmeverteilung)
 - Verkehrskooperationen (u.a. City Ticket)
 - Verkehrsverbünden (Vertriebskooperationen)
 - Verkehrsunternehmen, die mit einem Teilnetz dem Verbundnetz nicht angehören
 - Firmen, Kommunen und Institutionen (Kombitickets)
 - Tourismusorganisationen
 - Hochschulen / Studierendenwerkenabgeschlossen sind
4. Tarifauffüllungen oder fahrgeldersetzende Zahlungen für besondere tarifliche Angebote, soweit sie Gegenstand einer allgemeinen Vorschrift oder eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder eines öffentlichen Auftrags sind
5. die Tarifauffüllung für das Deutschlandticket Jugend Baden-Württemberg

(2) Nicht zur Aufteilungsmasse gehören:

1. Ausgleichsleistungen nach § 15 f. PNVG BW und Art. 24 Bay PNVG
2. Ausgleichszahlungen - soweit sie keine Tarifauffüllung sind - aus allgemeinen Vorschriften nach VO EG 1370/2007
3. Ausgleichsleistungen nach § 148 SGB IX und § 6 AEG
4. Einnahmen aus dem Erhöhten Beförderungsentgelt
5. Einnahmen aus der Abgeltung von Leistungen aus Verkehrsverträgen oder öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und sonstigen Vereinbarungen mit Bestellern
6. Verwaltungsgebühren, etwa für Erstattungen und Ausstellen von Ersatzkarten, Mahnungen etc.
7. Vertriebsprovisionen und Vertriebsanreiz D-Ticket
8. Sonstige allgemeine und nicht unmittelbar dienstleistungsbezogene Einnahmen
9. Billigkeitsleistungen nach § 53 der Landeshaushaltsordnung (LHO) zum Ausgleich von nicht gedeckten Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket
10. Einnahmen aus dem „Bodensee Ticket Bahn Bus Fähre“

10 Anlage E – EBC-relevante Linien und ihre Betriebsleistungsanteile

EBC Linienverzeichnis				Stand 23.09.25
Linien- nummer	Linienverlauf im bodo-Tarifgebiet	Betrei- ber	Linien- schlüssel innerhalb Bodenseekreis	Linien- schlüssel innerhalb Landkreis Lindau
7381	Wilhelmsdorf - berlingen	RAB	0,01906	-
700	Ravensburg - Meersburg	RAB	0,03569	-
7376	Pfullendorf - berlingen	RAB	0,00317	-
7377	berlingen - Bonndorf	RAB	0,00715	-
677	berlingen - Bonndorf	RAB	0,01073	-
110	berlingen - Uhlhingen-Mühlhofen	RAB	0,00659	-
111	Friedrichshafen - Affenberg - Salem	RAB	0,02369	-
200	Friedrichshafen - Lindau	RAB	0,00105	0,00613
500	berlingen - Pfullendorf	RAB	0,01993	-
7379	berlingen - Heiligenberg	RAB	0,03877	-
7380	Heiligenberg - Pfullendorf	RAB	0,01229	-
7382	Meersburg - Markdorf	RAB	0,03256	-
7383	Meersburg - Unteruhldingen	RAB	0,01057	-
7384	Immenstaad - Markdorf - D-Tal	RAB	0,03015	-

7386	Schülerverkehr berlingen - Salem College	RAB	0,00255	-
7389	berlingen - Sipplingen	RAB	0,00477	-
7392	berlingen - Stockach	RAB	0,01634	-
7394	Friedrichshafen - Meersburg	RAB	0,02184	-
7395	Friedrichshafen - berlingen	RAB	0,16457	-
7396	Immenstaad - Frickingen	RAB	0,03664	-
7397	Salem - Heiligenberg	RAB	0,03238	-
N1	Friedrichshafen - berlingen	RAB	0,00000	-
N2	Friedrichshafen - Kressbronn	RAB	0,00000	-
N3	Friedrichshafen - Tettnang	RAB	0,00000	-
N3	Friedrichshafen - Tettnang	Strauss	0,00000	-
N4	Friedrichshafen - Frickingen	RAB	0,00306	-
7537	Ravensburg - Meersburg	RAB	0,01199	-
7546	Tettnang - Kressbronn Gießenbr. - Hiltensweiler	RAB	0,01590	-
7547	Friedrichshafen - Tettnang - Wangen	RAB	0,03705	-
R45	Friedrichshafen - Tettnang - Ravensburg	RAB	0,02347	-
7587	Friedrichshafen - Kressbronn	RAB	0,02327	-

220	Gohren - Nitzenweiler	Strauss	0,00764	-
221	Tettngang - Friedrichshafen	Strauss	0,02443	-
224	Tettngang - Langenargen	Strauss	0,02037	-
225	Tettngang - Kressbronn	Strauss	0,01729	-
235	Kressbronn - Hiltensweiler	Strauss	0,00351	-
2240	Langenargen - Eriskirch - Kressbronn	Strauss	0,00186	-
MX	FN - Messe	SVF	0,01173	-
1	FN - Waggershausen - Jettenhausen	SVF	0,00915	-
2	FN - Jettenhausen - Waggershausen	SVF	0,00785	-
3	FN - Jettenhausen - Ailingen	SVF	0,00708	-
E3	FN - Ludwig-D rrr-Schule	SVF	0,00045	-
4	FN - Klinkum - Schnetzenhausen	SVF	0,01615	-
5	FN - Klinikum	SVF	0,02094	-
6	FN - Kitzenwiese	SVF	0,01072	-
10	FN - Hochschulen	SVF	0,00262	-
11	FN - Kluftern - Markdorf	SVF	0,01730	-
E11	FN - Manzell - Schnetzenhausen	SVF	0,00223	-
12	FN - Kluftern - Markdorf	SVF	0,02066	-

X12	FN - Kluftern - Markdorf	SVF	0,02163	-
13	FN - Ettenkirch	SVF	0,02102	-
E13	FN - Ailingen	SVF	0,00187	-
14	FN - Ailingen	SVF	0,02267	-
X14	FN - Berg - Bitzenhofen	SVF	0,01565	-
15	FN - Ailingen	SVF	0,01060	-
E15	FN - Ailingen	SVF	0,00048	-
16	FN - Schnetzenhausen	SVF	0,01744	-
E16	FN - Manzell	SVF	0,00245	-
1	B - Helios Spital	SW	0,00219	-
2	B - Burgberg	SW	0,00809	-
3	B - Alte Owinger Str	SW	0,00195	-
4	B - Sch ttlisberg	SW	0,00567	-
5	B - Bambergen	SW	0,01068	-
6	B - Gewerbegebiet Lang cker	SW	0,00262	-
7	B - Goldbach	SW	0,00275	-
14	B - Helios Spital	SW	0,00138	-
1	Stadtbus Meersburg	Wegis	0,00367	-
17	Lindau - Hergenweiler - Hergatz	Sohler/ SVL	-	0,07676

19	Oberreitnau - Wangen	RBA	-	0,00672
20/16	Lindau - Wasserburg / Opfenbach	RAB	-	0,14671
21	Lindau - Weiler	RAB	-	0,15467
192	Lindau - Wangen	RBA	-	0,01123
1	LI - Oberhochsteg	SVL	-	0,07443
2	LI - Obereitnau	SVL	-	0,11262
3	LI - Unterreitnau	SVL	-	0,16310
4	LI - Rehlings	SVL	-	0,13602
5	LI - Zech	SVL	-	0,11161
	Kontrollsumme		1,00000	1,00000

11 Anlage F – Datensatzbeschreibung Einzelverkaufsdatensatz

Der nachfolgende Link führt zum Datenstandard des Einzelverkaufsdatensatz bodo. Dieser besteht aus einer Definitionstabelle der einzelnen Datenfelder und folgender Anlagen:

- 1) bodo Verkehrsunternehmen
- 2) bodo Gattungen
- 3) bodo Preisstufen
- 4) bodo Zonen
- 5) bodo Orts- und Haltestellenverzeichnis
- 6) bodo Vertriebskanäle

[Link Datensatzbeschreibung Einzelverkaufsdatensatz](#)

Anlage 2:

Beitrittserklärung Bodensee Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH

Das Verkehrsunternehmen

Firma _____

Anschrift _____

Ansprechpartner _____

teilt die Aufnahme von öffentlichen Linienverkehren nach PBefG im tariflichen Geltungsbereich des bodo mit:

Linie(n) / Linienbezeichnung _____

zuständiger Aufgabenträger _____

Betriebsaufnahme _____

Altbetreiber _____

Fahrleistungsvolumen p.a. _____

Das Verkehrsunternehmen stellt hiermit den Antrag auf Beitritt zum Verkehrsverbund bodo. Es wird folgender Status beantragt:

- ☐ Gesellschafter (Eintritt in alle Verbundverträge)
- ☐ Assoziierter Partner (Kooperationsvertrag)

Ort, Datum, Unterschrift, Stempel

Allgemeinverfügung
(Allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung
(EG) Nr. 1370/2007¹)
des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
über die Festsetzung des Deutschlandtickets einschließlich
Ermäßigungsticket als Höchsttarif im öffentlichen
Personennahverkehr im Kalenderjahr 2026

Hintergrund

Zur Fortführung des Deutschlandtickets haben Bund und Länder im Rahmen von Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Kalenderjahr 2026 aus Bundes- und Landesmitteln vom 6. November 2025 (im Folgenden: Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026) Maßstäbe zur einheitlichen Ermittlung des mit der Einführung des Deutschlandtickets verbundenen Ausgleichs abgestimmt. Die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 basieren auf den Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Kalenderjahr 2025; es sind jedoch Änderungen in der Ausgleichssystematik vorgenommen sowie die strukturellen Veränderungen bei der Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets und der übrigen Tarife berücksichtigt worden.

Die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 regeln die Ausreichung der Finanzmittel durch die Länder an die Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (allgemeiner ÖPNV). Die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 waren von den Ländern jeweils noch an die konkreten Verhältnisse vor Ort anzupassen und umzusetzen. Die wesentlichen Teile der bundesweit abgestimmten und durch die Verkehrsministerkonferenz bestätigten Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 sind in weiten Teilen verbindlich und bundesweit einheitlich zu regeln.

Den Aufgabenträgern obliegt es, auf dieser Basis den Ausgleich der Auswirkungen des Deutschlandtickets im Verhältnis zu den Verkehrsunternehmen des SPNV und des allgemeinen ÖPNV nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder allgemeiner Vorschriften zu regeln. Der Freistaat Bayern ist gemäß Art. 15 Abs. 1 und 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) Aufgabenträger und zuständige Behörde für den

¹ VERORDNUNG (EG) Nr. 1370/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315/1) in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/2338 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste (ABl. L 354/22).

SPNV; zuständig ist das Staatsministerium (Art. 15 Abs. 1 Satz 2 BayÖPNVG). Der allgemeine ÖPNV liegt gemäß Art. 8 Abs. 1 und Abs. 3 BayÖPNVG in der Aufgabenträgerschaft der Landkreise und kreisfreien Gemeinden. Nach dem neu ins BayÖPNVG eingeführten Art. 8a ist das Staatsministerium ermächtigt, durch Rechtsverordnung oder Allgemeinverfügung für das gesamte Staatsgebiet allgemeine Vorschriften im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu erlassen und ist insoweit zuständige Behörde im Sinne dieser Verordnung.

Um die Umsetzung des Deutschlandtickets im ÖPNV im Freistaat Bayern zum 1. Januar 2026 sowie eine rechtskonforme Finanzierung hierfür zu gewährleisten, erlässt das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Staatsministerium) eine allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den gesamten ÖPNV in Form einer Allgemeinverfügung. Die Allgemeinverfügung regelt rechtsverbindlich die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der im Freistaat Bayern tätigen Verkehrsunternehmen zur Anerkennung des Deutschlandtickets sowie im Gegenzug einen Ausgleich der hierdurch entstehenden finanziellen Nachteile. Dies umfasst sowohl den SPNV, für den das Staatsministerium nach Art. 15 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 BayÖPNVG insgesamt die Zuständigkeit als zuständige Behörde innehat, als auch den allgemeinen ÖPNV, für den nach Art. 8a BayÖPNVG die Zuständigkeit für eine landesweit einheitliche Tarifvorgabe beim Staatsministerium liegt. Hierdurch wird das Deutschlandticket im Freistaat Bayern im Kalenderjahr 2026 rechtsverbindlich für das gesamte Staatsgebiet umgesetzt.

Die verpflichtende Teilnahme und konkrete Umsetzung der Einnahmenaufteilung zum Deutschlandticket ist in Nr. 2.2 und in **Anlage 2** dieser Allgemeinverfügung verankert. Zusätzlich nehmen die Verkehrsunternehmen bundesweit beziehungsweise für diese die zuständigen Tariforganisationen an dem „Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“, in der Fassung des „Änderungsvertrages zum Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 für das Kalenderjahr 2026“ teil.

Im Freistaat Bayern wurde zusätzlich das Ermäßigungsticket zum Deutschlandticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende eingeführt (Ermäßigungsticket). Beim Ermäßigungsticket handelt es sich um ein für die Bezugsberechtigten vergünstigtes Deutschlandticket. Die zusätzliche Ermäßigung wird vom Freistaat Bayern finanziert. Entsprechende Regelungen sind in dieser Allgemeinverfügung sowie in **Anlage 1** enthalten.

Das Staatsministerium kann die Zuständigkeit für die Gewährung und Abwicklung von Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinverfügung im allgemeinen ÖPNV entsprechend Art. 8a Satz 3 BayÖPNVG auf die Regierungen übertragen. Für den SPNV nimmt das Staatsministerium diese Aufgabe selbst wahr.

Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, bei denen die Erlösverantwortung beim Freistaat Bayern beziehungsweise bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), derer sich der Freistaat zur Wahrnehmung seiner Aufgaben im SPNV bedient (vergleiche Art. 16 Abs. 1 bis 3 BayÖPNVG), liegt (sogenanntes Bruttoprinzip), erfolgt ein Ausgleich für die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Anerkennung des Deutschlandtickets entstehenden finanziellen Nachteile abweichend zu dieser Allgemeinverfügung auf Grundlage

des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags zusammen und nach Maßgabe der darin für die Umsetzung des Bruttoprinzips enthaltenen Regelungen zur Zahlungsabwicklung.

Die in der Allgemeinverfügung geregelte Bereitstellung von Daten durch die Verkehrsunternehmen stellt sicher, dass – entsprechend der unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Einnahmenaufteilungsregelungen in den Verbünden und für sonstige Gemeinschaftstarife – durch die Verkehrsunternehmen jeweils alle Daten zur Verfügung gestellt werden, die für die Zwecke der Ermittlung der Ausgleichsleistungen und des Ausschlusses einer Überkompensation gemäß den Regelungen des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erforderlich sind. Diese Daten werden ausschließlich für die genannten Zwecke verwendet.

Allgemeinverfügung

1. Rechtsgrundlagen

Auf Grundlage von § 2 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) in Verbindung mit § 15 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und Art. 15 Abs. 1 und 2 sowie Art. 8a des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) und Art. 3 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 2 Buchst. I) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlässt das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Staatsministerium) die nachfolgende Allgemeinverfügung zur Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und zur Gewährung von Ausgleichsleistungen für finanzielle Nachteile im Zusammenhang mit der Beförderung von Fahrgästen mit einem Deutschlandticket im Kalenderjahr 2026.

2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

- 2.1 Alle Verkehrsunternehmen, die im Geltungsbereich dieser Allgemeinverfügung (dazu Nr. 2.4) öffentliche Personenverkehrsdienste im ÖPNV erbringen, sind verpflichtet, während der Laufzeit dieser Allgemeinverfügung (dazu Nr. 8) das Deutschlandticket im Sinne des § 9 Abs. 1 RegG als Höchsttarif im Sinne des Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gemäß den Vorgaben dieser Allgemeinverfügung entsprechend Nr. 2.2 anzuerkennen (im Folgenden Tarifierkennung oder Tarifierkennungspflicht). Dies umfasst öffentliche Personenverkehrsdienste im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie im allgemeinen ÖPNV.
- 2.2 Die Tarifierkennung im Sinne von Nr. 2.1 beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket zu den bundesweit einheitlich geltenden, vom „Koordinierungsrat Deutschlandticket“ beschlossenen Tarifbedingungen gemäß den Tarifbestimmungen Deutschlandticket in der jeweils geltenden Fassung (<https://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>), ohne dass den Fahrgästen hierfür zusätzliche Kosten entstehen. Von der Tarifierkennungspflicht umfasst sind sämtliche Deutschlandtickets, die von Vertragspartnern des „Vertrags über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“ vom 20.12.2024 in der Fassung des

„Änderungsvertrages zum Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 für das Kalenderjahr 2026“ (bEAV – veröffentlicht unter <https://www.bauen.bayern.de/min/verkehrsministerkonferenz/index.php>) oder von diesen Vertragspartnern vertretenen Verkehrsunternehmen ausgegeben werden. Die Anerkennung des Deutschlandtickets verpflichtet die Verkehrsunternehmen nicht zum Vertrieb; bezüglich des Vertriebs gelten, soweit vorhanden, die entsprechenden Regelungen der jeweils bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge einschließlich etwaiger Ergänzungen oder Nachträge zwischen dem Verkehrsunternehmen und der hierfür jeweils zuständigen Behörde. Die Verkehrsunternehmen sind im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets zudem verpflichtet, an der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen. Die Ausgestaltung der Stufe 2 der Einnahmenaufteilung nach dem Leipziger Modell im Freistaat Bayern erfolgt entsprechend den Vorgaben in **Anlage 2**. Die hierfür erforderlichen Daten sind bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche sind vollumfänglich geltend zu machen; die vertrieblichen Ausgabestandards des Deutschlandtickets sind anzuwenden. Die Verkehrsunternehmen sind zudem verpflichtet, wenn und soweit im Zusammenhang mit der Tarifierkennung erforderlich, Tarifierkennungsanträge für das Deutschlandticket selbst zu stellen oder bei entsprechenden Tarifierträgen Dritter mitzuwirken und keine Einwände hiergegen vorzubringen. Sie haben in dem möglichen und erforderlichen Umfang an der bundesweit einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets mitzuwirken.

- 2.3 Die Tarifierkennungspflicht im Sinne von Nr. 2.1 beinhaltet zudem die Beförderung von Studierenden, Auszubildenden und Freiwilligendienstleistenden mit einem gültigen ermäßigten Deutschlandticket (Ermäßigungsticket) gemäß **Anlage 1**. Die Verkehrsunternehmen sind im Hinblick auf die Anerkennung des Ermäßigungstickets zudem verpflichtet, bei der bundesweiten Einnahmenaufteilung wie folgt vorzugehen: Das Ermäßigungsticket ist bei der bundesweiten Einnahmenaufteilung mit dem regulären Preis des Deutschlandtickets ohne die ergänzende Ermäßigung im Freistaat Bayern anzusetzen.
- 2.4 Der Geltungsbereich dieser Allgemeinverfügung erstreckt sich geografisch auf das gesamte Gebiet des Freistaats Bayern.

3. Verhältnis zu bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen

Die Regelungen dieser Allgemeinverfügung gelten, sofern im Rahmen dieser Allgemeinverfügung nichts anderes geregelt ist, im Hinblick auf die Tarifierkennungspflicht sowie die hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen im Grundsatz vorrangig vor den Regelungen bestehender öffentlicher Dienstleistungsaufträge. Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, bei denen die Erlösverantwortung beim Freistaat Bayern beziehungsweise bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), derer sich der Freistaat Bayern zur Wahrnehmung seiner Aufgaben im SPNV bedient (vergleiche Art. 16 Abs. 1 bis 3 BayÖPNVG), liegt (sogenanntes Bruttoprinzip), gilt Folgendes: Die Regelungen dieser Allgemeinverfügung gelten vollumfänglich und vorrangig auch bezogen auf diese öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit der Ausnahme, dass die Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser Allgemeinverfügung unmittelbar der BEG zustehen und etwaige bei Ermittlung des ausgleichsfähigen Betrages erfolgen

Abzüge für vermiedene oder ersparte Aufwendungen aus dem Vertrieb des bisherigen Tarifsortiments im Rahmen der Abrechnung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zulasten des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens berücksichtigt werden.

4. Ausgleichsleistungen

4.1 Die Verkehrsunternehmen erhalten nach Maßgabe dieser Allgemeinverfügung für das von ihnen im Kalenderjahr 2026 jeweils betriebene Liniennetz Ausgleichsleistungen für die ihnen durch die Anerkennung des Deutschlandtickets entstehenden finanziellen Nachteile; sie haben insoweit Anspruch auf Ausgleichsleistungen gegenüber dem Staatsministerium, die gemäß den Berechnungsvorgaben der „Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Kalenderjahr 2026 aus Bundes- und Landesmitteln“ (Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 – veröffentlicht unter <https://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>) und – mit Blick auf die erforderliche Verteilung auf Liniennetze – gemäß den ergänzenden Berechnungsvorgaben dieser Allgemeinverfügung ermittelt wurden. Die Ausgleichsleistungen werden auf Antrag gewährt; für die Antragstellung gilt Nr. 5.1.

4.1.1 Die Ausgleichsleistungen sind entsprechend der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 für die Laufzeit dieser Allgemeinverfügung (Nr. 8) wie folgt zu ermitteln: Der von Bund und Ländern bundesweit gewährte Gesamtausgleichsbetrag beträgt drei Milliarden Euro abzüglich der tatsächlich geleisteten Ausgaben nach Nummer 5.4.6 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026. Als pauschalen Ausgleich erhält das Verkehrsunternehmen für das im Kalenderjahr 2026 betriebene Liniennetz den prozentualen Anteil am bundesweiten Gesamtausgleichsbetrag, den das Verkehrsunternehmen für dieses Liniennetz als Anteil am Gesamtausgleich gemäß den Nrn. 4.3.1 bis 4.3.3 und 4.3.5 der Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Kalenderjahr 2025 im Freistaat Bayern (Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025) erhalten würde.

4.1.2 Als Soll-Fahrgelderlöse gelten grundsätzlich die nach Nr. 4.3.1.1 der Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge, die pauschal um 2,6 Prozent zu erhöhen sind. Ergänzend dazu sind – mit Blick auf die erforderliche Zuordnung zu Liniennetzen – erforderliche Korrekturen insbesondere aufgrund von großen Veränderungen der Betriebsleistungen oder einem Betreiberwechsel durch eine angepasste Zuordnung der Soll-Erlöse umzusetzen. Die Einzelheiten werden in **Anlage 3** dargestellt.

4.1.3 Als tatsächliche Fahrgelderlöse aus dem Deutschlandticket gelten die bundesweit um einen einheitlichen Faktor erhöhten tatsächlichen Fahrgelderlöse des Kalenderjahres 2025 aus dem Deutschlandticket einschließlich der Deutschland-Jobtickets und der Deutschland-Semestertickets (Stand 31. Dezember 2027), die sich aus einer fiktiven Einnahmenaufteilung dieser Fahrgeldeinnahmen unter Berücksichtigung der strukturellen Veränderung der Einnahmenaufteilungsregelungen für das

Deutschlandticket im Kalenderjahr 2026 gegenüber dem Kalenderjahr 2025 ergeben würden. Dabei wird der Faktor auf Bundesebene wie folgt berechnet:

$$\frac{[\text{Schaden 2025}]^2 \times 1,026 - [\text{Ausgleich 2026}]^3 + [D - \text{Ticket 2025}]^4 \times 1,026}{[D - \text{Ticket 2025}]}$$

Als tatsächliche Fahrgelderlöse aus dem Restsortiment gelten die nach Nr. 4.3.1.2 der Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge, die pauschal um 2,6 Prozent zu erhöhen sind. Sollte es strukturelle Veränderungen der Einnahmenaufteilung für die übrigen Tarife (Restsortiment) im Verhältnis zum Kalenderjahr 2025 geben, sind abweichend die nach Satz 1 und 3 berechneten tatsächlichen Fahrgelderlöse des Kalenderjahres 2025 für das Deutschlandticket und aus dem Restsortiment anzusetzen, die sich durch die fiktive Einnahmenaufteilung dieser Fahrgeldeinnahmen gemäß den für das jeweilige Kalenderjahr geltenden Einnahmenaufteilungsregelungen ergeben. Die Einzelheiten werden in **Anlage 3** dargestellt. Die D-TIX GmbH & Co. KG und die Verbundorganisationen haben den Verkehrsunternehmen die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern. Ergänzend dazu sind – mit Blick auf die erforderliche Zuordnung zu Liniennetzen – erforderliche Korrekturen insbesondere aufgrund von großen Veränderungen der Betriebsleistungen oder einem Betreiberwechsel durch eine angepasste Zuordnung der tatsächlichen Fahrgelderlöse umzusetzen. Die Einzelheiten werden in **Anlage 3** dargestellt.

- 4.1.4 Als Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX) sowie als vermiedene oder ersparte Aufwendungen gelten die nach den Nrn. 4.3.2 und 4.3.5 der Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge. Ergänzend dazu sind – mit Blick auf die erforderliche Zuordnung zu Liniennetzen – erforderliche Korrekturen insbesondere aufgrund von großen Veränderungen der Betriebsleistungen, der Struktur der Einnahmenaufteilung oder einem Betreiberwechsel durch eine angepasste Zuordnung der Minderungen der Erstattungsleistungen sowie der vermiedenen und ersparten Aufwendungen umzusetzen. Die Einzelheiten werden in **Anlage 3** dargestellt.

Als Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften gelten die nach Nr. 4.3.3 der Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge. Solange bei dem Aufgabenträger für diese Allgemeinverfügung keine gegenzurechnenden Einsparungen nach Nr. 4.3.3 Satz 2 der Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025 entstehen, ist ein Ausgleich durch diese Allgemeinverfügung nicht möglich. Ein Ausgleich für die Minderung von

² Bundesweit aggregierter Ausgleichsbetrag, welcher sich aus den finalen Anträgen für das Jahr 2025 ergibt.

³ Gesamtausgleichsbetrag gemäß Nr. 4.1.1 dieser Allgemeinverfügung.

⁴ Tatsächliche Erlöse aus dem Deutschlandticket im Jahr 2025 nach Abzug des Vertriebsanreizes (Stand 31.12.2027).

Ausgleichsleistungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist nach dieser Allgemeinverfügung nicht möglich.

- 4.1.5 Der sich nach den Nrn. 4.1.1 bis 4.1.4 ergebende pauschalierte Ausgleich kann reduziert werden, sofern eine erhebliche Konkurrenzierung des Deutschlandtickets vorliegt. Eine erhebliche Konkurrenzierung kann nur in der Absenkung des Preises bestehender Tarifangebote gegenüber dem Kalenderjahr 2025 liegen oder in der Neueinführung von Zeitfahrausweisen oder anderen zielgruppenspezifischen Tarifangeboten, sofern diese im unangemessenen Verhältnis zu Geltungsbereich und Preis des Deutschlandtickets stehen. Über das Vorliegen einer erheblichen Konkurrenzierung sowie die daraus resultierende Verringerung des pauschalierten Ausgleichs anhand der nachweisbaren Wanderungseffekte aus dem Deutschlandticket in das konkurrenzierende Tarifangebot für die betroffenen Verkehrsunternehmen entscheidet das Staatsministerium. Die für die Tarifentscheidung zuständigen Stellen können geplante Tarifmaßnahmen dem Staatsministerium im Vorfeld zur Prüfung vorlegen. Sofern das Staatsministerium von einer erheblichen Konkurrenzierung ausgeht, muss es dies innerhalb von zwei Monaten schriftlich gegenüber den Verkehrsunternehmen begründen. Erfolgt dies nicht, gilt die Maßnahme als ausgleichsunschädlich. Voraussetzung für eine Kürzung des pauschalierten Ausgleichs ist in jedem Fall, dass sich die nach der Einnahmenaufteilung dem jeweiligen Tarifgebiet zugewiesenen Stückzahlen des Deutschlandtickets in den ersten 12 Monaten nach Einführung des neuen Tarifangebotes mindestens um 5 Prozent reduzieren.
- 4.1.6 Die Höhe der Ausgleichsleistungen für die ergänzende Ermäßigung des Ermäßigungstickets ergibt sich aus der Differenz zwischen den nach Nr. 2.3 Satz 2 in Verbindung mit **Anlage 1** anzusetzenden Fahrgeldeinnahmen und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen aus dem Verkauf der Ermäßigungstickets.
- 4.2 Die Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinverfügung sind der Höhe nach begrenzt auf den finanziellen Nettoeffekt nach Art. 3 Abs. 2, Art. 4 Abs. 1 und Art. 6 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Verbindung mit dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Diesbezüglich gilt:
- 4.2.1 Der finanzielle Nettoeffekt für die Erfüllung der Tarifierkennungspflicht aus dieser Allgemeinverfügung entspricht nach dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 der Summe aller (positiven und negativen) Auswirkungen aus der Erfüllung der Tarifpflicht durch das Verkehrsunternehmen im Freistaat Bayern in Bezug auf das Deutschlandticket.
- 4.2.2 Für die Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts ist gesamthaft für alle Liniennetze des Verkehrsunternehmens im Gebiet des Freistaats Bayern eine Aufstellung aller Auswirkungen auf die Einnahmen und Kosten aus der Tarifierkennungspflicht nach dieser Allgemeinverfügung für das Kalenderjahr 2026 vorzunehmen; Liniennetze im SPNV, denen nach dem jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrag das Bruttoprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3 Satz 2), sind aus der Aufstellung herauszunehmen. Die Aufstellung muss allen Anforderungen des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 entsprechen und die Höhe des angemessenen Gewinns separat ausweisen; die Richtigkeit der Aufstellung ist entsprechend Nr. 5.6 zu bestätigen.

- 4.2.3 Die Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinverfügung dürfen unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns nicht zu einer Überkompensation im Sinne des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 führen. Das Nichtvorliegen einer Überkompensation ist vom Verkehrsunternehmen entsprechend Nr. 5.6 zu bestätigen. Gegenstand der Überkompensationskontrolle sind ausschließlich die nach Maßgabe dieser Allgemeinverfügung gewährten Ausgleichsleistungen. Soweit eine Überkompensation festgestellt wird, hat das Verkehrsunternehmen den überkompensierenden Betrag zur Vermeidung einer unzulässigen Beihilfe einschließlich Zinsen ab dem Eintritt der Überkompensation nach Maßgabe des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags zurückzuzahlen.
- 4.2.4 Ein Anreiz entsprechend Nr. 7 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 ist aufgrund der dieser Allgemeinverfügung zugrunde liegenden pauschalen Ausgleichssystematik gegeben.

5. Antragstellung; Darlegungs- und Nachweispflichten

- 5.1 Die Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinverfügung werden auf Antrag gewährt. Der Antrag ist vom Verkehrsunternehmen entsprechend Nr. 7.1 Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 bis zum 30. September 2026 bei der zuständigen Stelle nach Nr. 5.2 zu stellen. Die zuständige Stelle nach Nr. 5.2 kann verspätete Anträge zulassen. Die formalen Vorgaben zur Form der Antragsstellung richten sich nach den durch das Staatsministerium festzulegenden Vorgaben im DTBY-Portal. Abweichend hiervon stellen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, denen das Bruttoprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3 Satz 2), keinen eigenen Antrag auf Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinverfügung; die Ausgleichsleistungen stehen in diesem Fall unmittelbar der BEG zu. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, denen das Bruttoprinzip zugrunde liegt, liefern die für den entsprechenden Antrag der BEG erforderlichen Daten und Nachweise einschließlich der erforderlichen Berechnungen an die BEG zu; die Darlegungs- und Nachweispflichten dieser Allgemeinverfügung gelten für diese Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend, soweit im Rahmen dieser Allgemeinverfügung nichts Abweichendes geregelt ist. Die Zulieferung der entsprechenden Daten und Nachweise einschließlich der erforderlichen Berechnungen erfolgt in diesem Fall von den Eisenbahnverkehrsunternehmen unmittelbar an die BEG.
- 5.2 Zuständige Stelle für die Gewährung und die Abwicklung von Ausgleichsleistungen im SPNV ist das Staatsministerium. Zuständige Stelle für die Gewährung und Abwicklung von Ausgleichsleistungen im allgemeinen ÖPNV ist das Staatsministerium, sofern keine andere Stelle von ihm nach Art. 8a Satz 3 BayÖPNVG bestimmt wurde. Die Darlegungs- und Nachweisfristen für die Antragstellung sind nachfolgend geregelt. Auf Grundlage der mit dem Antrag (Nr. 5.5) und dem endgültigen Nachweis (Nr. 5.6) eingereichten Daten und Nachweise berechnet die jeweils zuständige Stelle die Höhe der Ausgleichsleistungen und setzt diese im Rahmen von Bewilligungsbescheiden fest. Für die Beantragung von Abschlagszahlungen gelten ergänzend die Nrn. 6.1 bis 6.3.

- 5.3 Die Verkehrsunternehmen tragen die Darlegungs- und Nachweispflicht für sämtliche in dieser Allgemeinverfügung geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung der Ausgleichsleistungen. Sie sind verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser Allgemeinverfügung erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen.
- 5.4 Die Verkehrsunternehmen sind – soweit nicht durch einen von ihnen beauftragten Dritten gemeldet wird – verpflichtet, jeweils bis zum 20. eines Monats für den Vormonat alle selbst oder im Namen des Verkehrsunternehmens erfolgten Verkäufe des Deutschlandtickets einschließlich der Verkäufe des Ermäßigungstickets, wobei hier der nicht ermäßigte Kaufpreis anzusetzen ist, entsprechend dem bEAV an die D-TIX GmbH & Co. KG zu melden; die Einzelheiten regelt der bEAV. Soweit das Verkehrsunternehmen öffentliche Personenverkehrsdienste auf der Grundlage mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbringt, erfolgt die Zuordnung der Verkäufe, soweit vorhanden, nach den bestehenden Aufteilungsschlüsseln; im Übrigen wird die Zuordnung der Verkäufe im Verhältnis der Soll- Kilometer vorgenommen.
- 5.5 Mit dem Antrag nach Nr. 5.1 sind vom Verkehrsunternehmen die nachfolgend aufgeführten Daten und Nachweise vorzulegen:
- Berechnungen oder eine Prognose der Höhe der voraussichtlichen Ausgleichsleistungen entsprechend den im DTBY-Portal zur Verfügung gestellten Unterlagen und Berechnungsmethode;
 - Prognosen der D-TIX GmbH & Co. KG und der Verbundorganisationen für die für die Antragstellung erforderlichen Daten entsprechend den im DTBY-Portal zur Verfügung gestellten Unterlagen und Berechnungsmethode sowie weitere begründende Unterlagen; sofern entsprechende Daten von der D-TIX GmbH & Co. KG oder der Verbundorganisation nicht rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden, hat das Verkehrsunternehmen entsprechende Prognosen und begründende Daten selbst vorzulegen;
 - im Falle von strukturellen Veränderungen bei der fiktiven Einnahmenaufteilung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für das Kalenderjahr 2025 aus dem Deutschlandticket beziehungsweise dem Restsortiment (vergleiche dazu Regelbeispiele in Anlage 3, I. und Regelbeispiele in der Anlage zu den Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026, I.):
 - Bestätigungen der Verbundorganisationen beziehungsweise D-TIX GmbH & Co. KG über die fiktiven Fahrgelderlöse für das Kalenderjahr 2025, die sich gemäß den für das Kalenderjahr 2026 geltenden Einnahmenaufteilungsregelungen ergeben;
 - Erläuterungen und ggf. Nachweise für die jeweils maßgeblichen Regelungen oder Vereinbarungen zur Durchführung der Einnahmenaufteilung für die betroffenen Tarife;
 - im Falle von Korrekturen zur Berücksichtigung weiterer struktureller Veränderungen (vergleiche dazu Regelbeispiele in Anlage 3, II. und Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026, I. Hinweise und Erläuterungen): Erläuterung und Darstellung der strukturellen Änderung und der dadurch entstehenden, unter

allen direkt betroffenen Verkehrsunternehmen abgestimmten Neuverteilung der Fahrgeldeinnahmen;

- Prognose der Anzahl der verkauften Ermäßigungstickets entsprechend den im DTBY-Portal zur Verfügung gestellten Unterlagen und Berechnungsmethode. Diese sind getrennt auszuweisen nach Studierenden sowie den weiteren Berechtigten (Auszubildende und Freiwilligendienstleistende). Die Studierenden sind entsprechend getrennt nach vorhandenen einzelnen solidarischen Semestertickets und ohne (solidarisches) Semesterticket auszuweisen. Wo möglich, sollen diese Prognosen von den Verbundorganisationen erstellt werden;
- Prognose der tariflichen Mindereinnahmen durch das Ermäßigungsticket entsprechend den im DTBY-Portal zur Verfügung gestellten Unterlagen und Berechnungsmethode. Diese sind getrennt auszuweisen nach Studierenden sowie den weiteren Berechtigten (Auszubildende und Freiwilligendienstleistende). Die Studierenden sind entsprechend getrennt nach den vorhandenen einzelnen solidarischen Semestertickets und ohne (solidarisches) Semesterticket auszuweisen. Wo möglich, sollen diese Prognosen von den Verbundorganisationen erstellt werden.

5.6 Von den Verkehrsunternehmen ist gemäß Nr. 6.4 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 bis zum 31. März 2028 ein endgültiger Nachweis auf Basis der nach den Vorgaben der Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025 ermittelten und der Ausgleichsfestsetzung für das Kalenderjahr 2025 zum Stand 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge zu führen und dafür sind ergänzend die nachfolgend aufgeführten Daten und Nachweise vorzulegen:

- im Falle von strukturellen Veränderungen bei der fiktiven Einnahmenaufteilung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für das Kalenderjahr 2025 aus dem Deutschlandticket beziehungsweise dem Restsortiment (vergleiche dazu Regelbeispiele in **Anlage 3**, I. und Regelbeispiele in der Anlage zu den Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026, I.):
 - Bestätigungen der Verbundorganisationen beziehungsweise D-TIX GmbH & Co. KG über die fiktiven Fahrgelderlöse für das Kalenderjahr 2025, die sich gemäß den für das Kalenderjahr 2026 geltenden Einnahmenaufteilungsregelungen ergeben;
 - Erläuterungen und ggf. Nachweise für die jeweils maßgeblichen Regelungen oder Vereinbarungen zur Durchführung der Einnahmenaufteilung für die betroffenen Tarife;
- im Falle von Korrekturen zur Berücksichtigung weiterer struktureller Veränderungen (vergleiche dazu Regelbeispiele in **Anlage 3**, II. und Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026, I. Hinweise und Erläuterungen): Erläuterung und Darstellung der strukturellen Änderung und der dadurch entstehenden, unter allen direkt betroffenen Verkehrsunternehmen abgestimmten Neuverteilung der Fahrgeldeinnahmen;
- im Falle von strukturellen Veränderungen (fiktive Einnahmenaufteilung oder Korrekturen zur Berücksichtigung weiterer struktureller Veränderungen, vergleiche die beiden vorgenannten Anstriche): gesonderte Aufstellung, aus der sich die

entsprechend angepasste Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach §§ 228 ff. SGB IX ergibt;

- die ermittelte Anzahl der verkauften Ermäßigungstickets; die Tickets sind monatsscharf getrennt auszuweisen nach Studierenden sowie den weiteren Berechtigten (Auszubildende und Freiwilligendienstleistende); die Angaben zu den Studierenden sind getrennt nach den einzelnen Hochschulen mit (solidarischen) Semestertickets und ohne Semesterticket darzustellen; auf Anforderung sind die jeweils zugrundeliegenden Daten und Berechnungen offenzulegen;
 - eine Aufstellung aller Auswirkungen auf die Einnahmen und die Kosten aus der Tarifierkennungspflicht entsprechend Nr. 4.2.2; die Richtigkeit der Aufstellung ist von einem Steuerberater oder einem Wirtschaftsprüfer zu bestätigen; die entsprechende Bestätigung ist vorzulegen; werden die zugrunde liegenden Verkehre auf Basis eines direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags von einem kommunalen Verkehrsunternehmen erbracht, kann die Richtigkeit der Aufstellung alternativ auch von dem kommunalen Aufgabenträger bestätigt werden, der den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt hat; bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, denen das Bruttoprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3 Satz 2), entfällt die Vorlage dieses Nachweises;
 - ein Nachweis des Verkehrsunternehmens, dass gemäß Nr. 4.2.3 eine Überkompensation nicht gegeben ist; der Nachweis ist durch Bestätigung eines Steuerberaters oder eines Wirtschaftsprüfers oder im Falle einer direkten Vergabe an ein kommunales Verkehrsunternehmen durch den jeweils zuständigen kommunalen Aufgabenträger zu erbringen; die Bestätigung soll grundsätzlich zusammen mit der Aufstellung nach dem vorstehenden Spiegelstrich erfolgen; bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, denen das Bruttoprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3 Satz 2), entfällt die Vorlage dieses Nachweises.
- 5.7 Im Falle von strukturellen Veränderungen, die sich nicht aus der Einnahmenaufteilung ergeben (vergleiche dazu Regelbeispiele in Anlage 3, II. und Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026, I. Hinweise und Erläuterungen) sind alle betroffenen Verkehrsunternehmen bereits vorab zur Nachweisführung verpflichtet, sich gegenseitig sowie dem Staatsministerium die für die Bewertung der Neuverteilung erforderlichen Daten mitzuteilen sowie untereinander eine einvernehmliche Abstimmung zur Neuverteilung zu suchen.
- 5.8 Die Verkehrsunternehmen bestätigen die Richtigkeit der gemachten Angaben und vorgelegten Daten.
- 5.9 Werden die vorgenannten Unterlagen und Nachweise nicht fristgerecht vorgelegt, können die Ausgleichsleistungen ganz oder teilweise versagt werden.
- 5.10 Das Staatsministerium sowie die von ihm bestimmten Stellen oder die BEG können die Vorlage weiterer Angaben und Nachweise verlangen, soweit dies zur Prüfung der Berechnungsvorgaben der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 und der ergänzenden Vorgaben dieser Allgemeinverfügung oder insbesondere aufgrund von Rechtsvorschriften sowie Anforderungen der EU-Kommission oder des Obersten Rechnungshofes erforderlich ist.
- 5.11 Das Staatsministerium sowie die von ihm bestimmten Stellen oder bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, denen das Bruttoprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3

Satz 2), die BEG können die von dem Verkehrsunternehmen nach Maßgabe dieser Allgemeinverfügung beizubringenden Daten, Nachweise, Kalkulationen selbst oder durch einen vom Staatsministerium sowie die von ihm bestimmten Stellen oder die BEG bestimmten, zur Verschwiegenheit verpflichteten Dritten prüfen lassen. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, auf entsprechendes Verlangen Einblick in die hierfür notwendigen Unterlagen zu gewähren.

- 5.12 Im Hinblick auf die Übermittlung und Verarbeitung von Betriebs-, Geschäfts- sowie gegebenenfalls personenbezogenen Daten werden die jeweils geltenden rechtlichen Vorgaben beachtet. Bei Bedarf werden hierzu entsprechende Vereinbarungen zwischen Verkehrsunternehmen und dem Staatsministerium sowie die von ihm bestimmten Stellen oder der BEG getroffen. Gleiches gilt in Bezug auf die Aufbewahrung der zugrundeliegenden Unterlagen und Speicherung von Daten sowie für die hierfür geltenden Fristen.

6. Abwicklung der Ausgleichsleistungen, Abschlagszahlungen

- 6.1 Auf entsprechenden Antrag bei der nach Nr. 5.2 zuständigen Stelle über das DTBY-Portal werden den Verkehrsunternehmen Abschlagszahlungen gemäß den Nrn. 6.2 und 6.3 auf die voraussichtlichen Ausgleichsleistungen gewährt. Die Gewährung der Abschlagszahlungen steht unter dem Vorbehalt des endgültigen Bewilligungsbescheids; die gewährten Abschlagszahlungen können hierdurch abgeändert oder auch gänzlich versagt werden. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit öffentlichem Dienstleistungsauftrag im SPNV, denen das Bruttonprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3 Satz 2), gilt Nr. 5.1 Satz 5 bis 7 entsprechend.
- 6.2 Die Verkehrsunternehmen erhalten Abschlagszahlungen und vorläufige Ausgleichsleistungen wie folgt:
- 6.2.1 Die Verkehrsunternehmen erhalten für die Monate Januar 2026 bis Juni 2026 auf Antrag eine erste Abschlagszahlung in Höhe von monatlich 7 % der für das Kalenderjahr 2025 vorläufig gewährten Ausgleichsleistungen. Die Auszahlung erfolgt in monatlichen Tranchen und wird jeweils am 20. eines Monats ausgezahlt. Der Antrag auf die erste Abschlagszahlung ist bis zum 31. Dezember 2025 zu stellen.
- 6.2.2 Wenn ein Antrag auf erste Abschlagszahlung nach Nr. 6.2.1 gestellt wurde, ist verpflichtend eine Aktualisierung bis zum 31. Januar 2026 nach den untenstehenden Maßgaben vorzunehmen und es kann eine Verlängerung der Abschlagszahlung für das gesamte Kalenderjahr 2026 beantragt werden. Wenn kein Antrag nach Nr. 6.2.1 gestellt wurde, kann zum 31. Januar 2026 eine erstmalige Abschlagszahlung für das gesamte Kalenderjahr 2026 beantragt werden. Hierzu ist eine Berechnung des fiktiven Ausgleichsbetrages für das Kalenderjahr 2025 unter Anwendung der Stufe 2 der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket für das Kalenderjahr 2025 auf Grundlage der in Nr. 4.1 dargestellten Berechnungsmethode vorzulegen. Die Abschlagszahlung erfolgt in Höhe von monatlich 7 % der für das Kalenderjahr 2025 berechneten fiktiven Ausgleichsleistungen nach Stufe 2 der Einnahmenaufteilung. Die Auszahlung erfolgt in monatlichen Tranchen und wird jeweils am 20. eines Monats ausgezahlt.

Sofern noch nicht alle aufschiebenden Bedingungen des bEAVs erfüllt sind, dadurch Einnahmen nicht der Einnahmenaufteilung zugeführt werden und dies zu einem Rückgang der prognostizierten Einnahmen von mehr als 5 Prozent führt, können auf

Antrag des Verkehrsunternehmens angepasste erhöhte Abschlagszahlungen geleistet werden.

- 6.2.3 Die Vorgaben zur konkreten Abwicklung und Aktualisierung der Abschlagszahlungen richten sich nach den durch das Staatsministerium festzulegenden Vorgaben im DTBY-Portal.
- 6.2.4 Soweit Verkehrsunternehmen für das Kalenderjahr 2025 keine Ausgleichsleistungen für die Tarifierkennungspflicht des Deutschlandtickets erhalten haben oder aufgrund von Änderungen der Einnahmenaufteilung wesentliche Änderungen bei der Höhe der Ausgleichsleistungen für das Kalenderjahr 2026 zu erwarten sind, stimmen sich Verkehrsunternehmen und das Staatsministerium über ein sachgerechtes Vorgehen zur Gewährung von Abschlagszahlungen für das Kalenderjahr 2026 ab.
- 6.2.5 Ist aufgrund wiederholter nicht ordnungsgemäßer Meldung entsprechend der Verpflichtung nach Nr. 5.4 keine Teilnahme der Verkehre im Gebiet des Freistaats Bayern an der bundesweiten Einnahmenaufteilung möglich, so soll die Abschlagszahlung so lange ausgesetzt oder reduziert werden, bis eine ordnungsgemäße Teilnahme an der Einnahmenaufteilung erfolgt.
- 6.2.6 Die auf Basis des Antrags nach Nr. 5.1 ermittelten vorläufigen Ausgleichsleistungen für das gesamte Kalenderjahr 2026 werden ab Oktober 2026 in Form von Nachzahlungen oder Rückzahlungen gegenüber den bereits ausgezahlten Abschlagszahlungen ausgezahlt oder zurückgefordert; etwaige bereits erfolgte Rückzahlungen werden entsprechend berücksichtigt. Bis zur Entscheidung über den Ausgleichsantrag sollen die monatlichen Abschlagszahlungen nach Nr. 6.2.2. fortgeführt werden. Soweit noch keine Abschlagszahlungen erfolgt sind, erfolgt eine Auszahlung der vorläufigen Ausgleichsleistung in voller Höhe.
- 6.2.7 Der Betreiber des DTBY-Portals ist als datenschutzrechtlich Verantwortlicher zur Verarbeitung personenbezogener Daten berechtigt, soweit dies zur Abwicklung der Leistungen erforderlich ist.
- 6.3 Zusätzlich zu den Abschlagszahlungen gemäß Nr. 6.2 werden den Verkehrsunternehmen Abschlagszahlungen auf die Ausgleichsleistungen für die Mindereinnahmen aus dem Ermäßigungsticket wie folgt gewährt: Jeweils zum 15. des auf die Gültigkeit des jeweils ausgegebenen Tickets folgenden Monats können Abschlagszahlungen über das DTBY-Portal beantragt werden. Hierzu ist dort die Anzahl der jeweils ausgegebenen, gültigen Ermäßigungstickets zu melden. Daneben besteht die Möglichkeit, im Rahmen einer Korrekturmeldung bis zum 31. März 2027 mit dem bis dahin letztverfügbaren Stand die hochgeladenen Monatsmeldungen 2026 zu korrigieren. Die Höhe der Abschlagszahlung beträgt je gemeldetem verkauften Ermäßigungsticket 20 Euro. Die Verkehrsunternehmen können sich zu der Antragsstellung auch eines Dienstleisters bedienen.
- Der Betreiber des DTBY-Portals ist als datenschutzrechtlich Verantwortlicher zur Verarbeitung personenbezogener Daten berechtigt, soweit dies zur Abwicklung der Leistungen erforderlich ist.
- 6.4 Die endgültige Ermittlung der Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser Allgemeinverfügung erfolgt unter Berücksichtigung der Abschlagszahlungen und der vorläufigen Ausgleichsleistungen nach den Nrn. 6.1 bis 6.3 durch die nach Nr. 5.2 zuständige Stelle im Rahmen eines endgültigen Bewilligungsbescheids. Bei der

endgültigen Ermittlung der Ausgleichsleistungen sind die vom Verkehrsunternehmen erhaltenen Abschlagszahlungen inklusive gegebenenfalls erfolgter Rückzahlungen oder Nachzahlungen zu berücksichtigen. Soweit die vom Verkehrsunternehmen erhaltenen Abschlagszahlungen über die endgültigen Ausgleichsleistungen hinausgehen, ist der überschüssige Betrag innerhalb einer hierzu von der nach Nr. 5.2 zuständigen Stelle zu setzenden angemessenen Frist zurückzuzahlen. Es gilt Art. 49a Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG).

- 6.5 Der Bayerische Oberste Rechnungshof ist berechtigt, bei den Verkehrsunternehmen Prüfungen entsprechend Art. 91 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayHO durchzuführen.

7. Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

- 7.1 Das Staatsministerium ist über die auf Grundlage dieser Allgemeinverfügung gewährten Ausgleichsleistungen berichtspflichtig gemäß Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, denen das Bruttoprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3 Satz 2), sind die Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser Allgemeinverfügung Bestandteil der Ausgleichsleistungen auf Grundlage der jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsaufträge; sie werden somit gesamthaft zusammen mit den Ausgleichsleistungen dieser öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Rahmen des Berichts nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dargestellt.

- 7.2 Sofern dies für die Gewährleistung der Berichtspflicht nach Art. 7 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erforderlich ist, können Daten, die im Zusammenhang mit dieser Allgemeinverfügung stehen, auch nachträglich von den Verkehrsunternehmen eingefordert werden. Verkehrsunternehmen, denen ein Ausgleich aufgrund dieser Allgemeinverfügung gewährt wird, können sich insoweit nicht auf Vertraulichkeit beziehungsweise die Geheimhaltung der von ihnen gemachten Angaben berufen.

8. Inkrafttreten und Geltungsdauer; Außerkrafttreten; Widerruflichkeit

- 8.1 Diese Allgemeinverfügung ist am Tag nach der Veröffentlichung im Bayerischen Ministerialblatt bekanntgegeben (Art. 41 Abs. 4 Satz 4 BayVwVfG); sie tritt zum 1. Januar 2026 in Kraft.

- 8.2 Die hiesige Allgemeinverfügung tritt am 31. Dezember 2026 außer Kraft. Die Abwicklung des Verfahrens über die Gewährung von Ausgleichsleistungen für das Kalenderjahr 2026 wird auch nach dem Außerkrafttreten gemäß Satz 1 nach den Regelungen dieser Allgemeinverfügung zu Ende geführt (insbesondere Erfüllung sämtlicher Nachweispflichten durch die Verkehrsunternehmen und Durchführung der Schlussabrechnung). Die hiesige Allgemeinverfügung kann durch Allgemeinverfügung verlängert, geändert oder auch vor dem o.g. Außerkrafttreten aufgehoben/widerrufen (Art. 49 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG) werden.

Gründe

Der Freistaat Bayern hat sich gemeinsam mit den anderen Ländern und dem Bund zur Fortführung und anteiligen Finanzierung des Deutschlandtickets ab 1. Januar 2026 geeinigt. Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Staatsministerium) als hierfür im Freistaat Bayern zuständige Behörde hat auf Grundlage der zwischen dem Bund und den Ländern abgestimmten Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 die hiesige Allgemeinverfügung erlassen, um die Finanzierung gegenüber den Verkehrsunternehmen des ÖPNV im Freistaat Bayern zu gewährleisten. Dies schließt sowohl den SPNV als auch den allgemeinen ÖPNV ein.

Diese Allgemeinverfügung wird vom Staatsministerium auf Grundlage von § 15 AEG und Art. 15 Abs. 1 Satz 2 und 2 sowie Art. 8a BayÖPNVG als zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in seinem sachlichen und geografischen Zuständigkeitsgebiet auf Grundlage von § 2 RegG und Art. 3 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 2 Buchst. I) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 als allgemeine Vorschrift zur Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif erlassen.

Die Allgemeinverfügung regelt mit dem Ziel einer landesweit flächendeckenden und einheitlichen Anwendung des Deutschlandtickets spezifisch die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Anerkennung des Deutschlandtickets als Höchsttarif und enthält korrespondierend hierzu die Regelungen zur Ermittlung der Ausgleichsleistungen für die Tarifierkennungspflicht. Sonderregelungen zur Abwicklung der Ausgleichsleistungen gelten bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen mit sogenanntem Bruttoprinzip, bei denen die Erlösverantwortung bei der BEG liegt.

Die Ermittlung der Ausgleichsleistungen für die tariflichen Mindereinnahmen für das Ermäßigungsticket erfolgt grundsätzlich im Rahmen des in der Allgemeinverfügung bereits bestehenden Verfahrens. Da die zusätzliche Ermäßigung vollständig vom Freistaat Bayern finanziert wird, ist eine Trennung der Effekte aus der Anerkennung des regulären Deutschlandtickets und der des Ermäßigungstickets erforderlich.

Die Allgemeinverfügung setzt die Vorgaben des Rechts der Europäischen Union nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch transparente und diskriminierungsfreie Ausreichung der Mittel an die Verkehrsunternehmen des ÖPNV um. Die Ausgleichsleistungen sind auf den finanziellen Nettoeffekt aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zur Anerkennung des Deutschlandtickets beschränkt. Der unter Ziff. 8.2 enthaltene unbeschränkte Widerrufsvorbehalt dient der Absicherung der Einhaltung der durch den Haushaltsgesetzgeber bewilligten Ausgabeermächtigung (Bayerischer Staatshaushalt, Kap. 09 06 TG 64). Gleichwohl wird davon ausgegangen, dass auf der Grundlage der zwischen Bund und Ländern erfolgten Abstimmung die Finanzierung des Deutschlandtickets gewährleistet ist.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Allgemeinverfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage bei dem örtlich zuständigen Bayerischen Verwaltungsgericht erhoben werden.

Örtlich zuständig ist das Bayerische Verwaltungsgericht, in dessen Bezirk der Kläger seinen Sitz oder Wohnsitz hat:

- Regierungsbezirk Oberbayern: Verwaltungsgericht München in 80335 München, Bayerstraße 30,
- Regierungsbezirke Niederbayern und Oberpfalz: Verwaltungsgericht Regensburg in 93047 Regensburg, Haidplatz 1,
- Regierungsbezirk Oberfranken: Verwaltungsgericht Bayreuth in 95444 Bayreuth, Friedrichstraße 16,
- Regierungsbezirk Unterfranken: Verwaltungsgericht Würzburg in 97082 Würzburg, Burkarderstraße 26,
- Regierungsbezirk Mittelfranken: Verwaltungsgericht Ansbach in 91522 Ansbach, Promenade 24-28,
- Regierungsbezirk Schwaben: Verwaltungsgericht Augsburg in 86152 Augsburg, Kornhausgasse 4.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

Für Kläger ohne Sitz oder Wohnsitz im Freistaat Bayern ist das Verwaltungsgericht München in 80335 München, Bayerstraße 30, örtlich zuständig.

Die Einlegung des Rechtsbehelfs ist schriftlich, zur Niederschrift oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form möglich. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!

Ab 1. Januar 2022 muss der in § 55d VwGO (Verwaltungsgerichtsordnung) genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

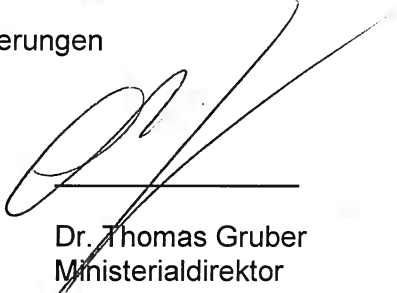
Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

Anlagen:

- Anlage 1** Besondere Bestimmungen zum Bayerischen ermäßigten Deutschlandticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende (Ermäßigungsticket) für das Kalenderjahr 2026
- Anlage 2** Festlegungen zur Umsetzung der Stufe 2 der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket im Freistaat Bayern (2026)
- Anlage 3** Regelungen für strukturelle Änderungen

München, den

1.12.2025


 Dr. Thomas Gruber
 Ministerialdirektor

Besondere Bestimmungen zum Bayerischen ermäßigten Deutschlandticket für
Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende (Ermäßigungsticket) für das
Kalenderjahr 2026

1. Geltung der Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets

Auf das Ermäßigungsticket finden die bundesweiten Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets in der jeweils geltenden Fassung Anwendung (<https://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>). Dies umfasst insbesondere die monatliche Kündbarkeit und den digitalen Vertrieb.

2. Definition Ermäßigungsticket

Das Ermäßigungsticket als Tarifangebot für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende im Freistaat Bayern ist eine beim Erwerb rabattierte Version des Deutschlandtickets. Das Ermäßigungsticket ist um 20 Euro gegenüber dem jeweils aktuellen Preis des regulären Deutschlandtickets rabattiert. Der Ermäßigungsbetrag wird vom Freistaat Bayern finanziert. Die Gewährung und Abwicklung der Ausgleichsleistungen erfolgt für den SPNV durch das Staatsministerium und für den allgemeinen ÖPNV durch das Staatsministerium oder den von ihnen beauftragten Regierungen.

3. Berechtigtenkreis

3.1 Folgende Gruppen sind zum Erwerb des Ermäßigungstickets berechtigt:

- a) Auszubildende (zur Definition siehe Nr. 3.2),
- b) Studierende (zur Definition siehe Nr. 3.3),
- c) Freiwilligendienstleistende (zur Definition siehe Nr. 3.4).

3.2 Als Auszubildende werden definiert:

- Auszubildende mit einem Berufsausbildungsvertrag nach § 10 Abs. 1 Berufsbildungsgesetz (BBiG) und vergleichbare Fälle. Dies umfasst Menschen mit Behinderung und Menschen, die von einer Behinderung bedroht sind, die eine Ausbildung im Rahmen eines Berufsbildungswerkes absolvieren. Den Auszubildenden mit Vertrag nach § 10 Abs. 1 BBiG sind vergleichbar die Teilnehmenden an Vorschaltmaßnahmen der arbeitsweltbezogenen Jugendsozialarbeit in Jugendwerkstätten in Vorbereitung auf eine Ausbildung.
- Schülerinnen und Schüler an einer Berufsschule/-fachschule gemäß Art. 11, 13 Bayerisches Gesetz über das Erziehungs- und Unterrichtswesen (BayEUG). Dem vergleichbar sind Schülerinnen und Schüler am Lehrgang geprüfte agrartechnische Assistentinnen und Assistenten nach der Lehrgangsordnung für staatlich geprüfte agrartechnische Assistentinnen und Assistenten.
- Schülerinnen und Schüler des Staatsinstituts für die Ausbildung von Fachlehrern und des Staatsinstituts für die Ausbildung von Förderlehrern gemäß Art. 120 BayEUG (in Verbindung mit Zulassungs-, Ausbildungs- und Prüfungsordnung für die Erste

Lehramtsprüfung von Fachlehrkräften beziehungsweise Studienordnung für das Staatsinstitut für die Ausbildung von Förderlehrern).

- Auszubildende an der Fachschule nach Art. 15 BayEUG.
- Beamtenanwärterinnen und Beamtenanwärter der Qualifikationsebene I und II in der Ausbildungszeit nach Art. 8 Abs. 2 Satz 1 Nrn. 1 bis 2 Leistungslaufbahngesetz (LlbG).

Auszubildende neuer Ausbildungsrichtungen können künftig als bezugsberechtigte Auszubildende anerkannt werden, soweit diese mit den oben genannten Personengruppen vergleichbar sind.

Für die örtliche Berechtigung muss der gemeldete Hauptwohnsitz oder der Schulort im Freistaat Bayern liegen.

3.3 Als Studierende werden definiert:

- Studierende an Hochschulen nach Art. 1 Abs. 2 und 3 Bayerisches Hochschulinnovationsgesetz (BayHIG),
- Studierende einer sonstigen Einrichtung im Sinne von Art. 112 Abs. 1 Satz 1 bis 3 BayHIG,
- Studierende an der Fachakademie nach Art. 17 BayEUG,
- Beamtenanwärterinnen und Beamtenanwärter der Qualifikationsebene III in der Ausbildungszeit nach Art. 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 LlbG und vergleichbare Studierende, welche die Qualifikation für eine Fachlaufbahn außerhalb eines Beamtenverhältnisses erwerben (zum Beispiel Studierende im Sinne des Art. 17 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über die Hochschule für den öffentlichen Dienst).

Studierende neuer Einrichtungen können künftig als bezugsberechtigte Studierende anerkannt werden, soweit diese mit den oben genannten Personengruppen vergleichbar sind.

Maßgeblich für den Erwerb ist der Studienort im Freistaat Bayern.

Verkehrsunternehmen können auch Studierenden mit Hauptwohnsitz im Freistaat Bayern an den am gemeinsamen Semesterticket beteiligten Hochschulen den Erwerb des Ermäßigungstickets ermöglichen, wenn alle der im Folgenden aufgeführten Voraussetzungen erfüllt sind:

- Der Studienort des Studierenden liegt nicht im Freistaat Bayern, aber innerhalb Deutschlands in einem bundesländerübergreifenden lokalen Verkehrsverbund mit einem gemeinsamen Semesterticket für die Bayerischen und außerbayerischen Hochschulen.
- Der Verkehrsverbund umfasst auch Bayerische Kommunen.
- Im Bundesland des Studienortes gibt es für den Studierenden kein Angebot für ein ermäßigtes Deutschlandticket für Studierende.

3.4 Als Freiwilligendienstleistende gelten:

- Bundesfreiwilligendienstleistende nach § 2 des Gesetzes über den Bundesfreiwilligendienst und

- Freiwilligendienstleistende nach § 2 des Gesetzes zur Förderung von Jugendfreiwilligendiensten (insbesondere: Freiwilliges soziales Jahr/Freiwilliges ökologisches Jahr)

mit gemeldetem Hauptwohnsitz oder Dienstort im Freistaat Bayern.

4. Zeitliche Berechtigung zum Neubezug

Ein Neubezug des Ermäßigungstickets (durch Neuabschluss beziehungsweise Wiederaufleben eines Abo-Vertrags) ist, solange keine taggenaue Gültigkeit des Deutschlandtickets gegeben ist, für all jene gesamten Monatszeiträume möglich, in denen mindestens zehn Kalendertage im nachgewiesenen Berechtigungszeitraum (Semester, Ausbildungsjahr, Dienstzeitraum etc.) liegen.

5. Besondere Bestimmungen zur Bezugsberechtigung für Studierende

Der Gesamtpreis für das Ermäßigungsticket inklusive des geleisteten Beitrages für ein vor Ort bestehendes solidarisches Semesterticket (sofern vorhanden) liegt 20 Euro unter dem jeweils aktuellen Preis des regulären Deutschlandtickets. Beim Erwerb durch Studierende, deren Studierendenwerk für sie ein verpflichtendes solidarisches Semesterticket vereinbart hat, ist von den Vertriebsstellen des Ermäßigungstickets (zum Beispiel Verkehrsunternehmen bzw. sonstige für den Vertrieb verantwortlichen Stellen wie zum Beispiel Verbundorganisationen oder Vertriebsdienstleister) der durch den Studierenden geleistete Solidarbeitrag für ein Semesterticket mit einem Sechstel beim Bezugspreis des Ermäßigungstickets monatlich anzurechnen.

6. Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets

6.1 Berechtigungsprüfung für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende

Die Berechtigung für den Erwerb des Ermäßigungstickets ist beim erstmaligen Erwerb und danach spätestens nach Ablauf von jeweils 12 Monaten durch ein geeignetes Verfahren durch die Vertriebsstelle des Ermäßigungstickets zu prüfen. Die Berechtigungsprüfung soll auch unterjährig durchgeführt werden können; das Prüfungsergebnis gilt jeweils für 12 Monate, maximal jedoch bis zum Ablauf der Ausbildungs-/Dienstzeit. Die Vertriebsstelle kann auch kürzere Fristen vorsehen. Hierbei ist primär ein vom Freistaat Bayern bereitgestelltes, einheitliches Formular als Berechtigungsnachweis zu nutzen. Das genaue Verfahren sowie mögliche Alternativen werden im Anhang „Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets“ definiert.

6.2 Berechtigungsprüfung für Studierende

Die Berechtigung für den Erwerb des Ermäßigungstickets ist beim erstmaligen Erwerb und danach mindestens zu Beginn jedes Semesters zu prüfen. Hierbei sollte ein elektronischer Datenabgleich mit der jeweiligen Hochschule (sogenanntes „Shibboleth-Verfahren“) genutzt werden. Das genaue Verfahren sowie mögliche Alternativen werden im Anhang „Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets“ definiert. Für Trimester gilt sinngemäß dasselbe wie für Semester.

6.3 Behandlung von Ermäßigungstickets im Ausgleichsverfahren

Wenn die Vertriebsstelle die Kriterien der Berechtigungsprüfung gemäß Nr. 6.1 bei Auszubildenden und Freiwilligendienstleistenden und Nr. 6.2 bei Studierenden sowie die im Anhang „Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets“ definierten Kriterien eingehalten hat, werden vom Staatsministerium beziehungsweise den Regierungen auch ohne gültigen Berechtigungsnachweis ausgegebene Ermäßigungstickets im Rahmen des Ausgleichsanspruchs akzeptiert.

Ergibt eine nachträglich durchgeführte Berechtigungsprüfung, dass im bereits vergangenen Bezugszeitraum keine Berechtigung für einen Erwerb des Ermäßigungstickets bestand, dann muss die Vertriebsstelle das Abonnement entweder als reguläres Deutschlandticket ohne Ermäßigung fortführen und den hierfür jeweils aktuell geltenden monatlichen Preis erheben, oder das Abonnement kündigen.

Anhang: Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets

Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets für das
Kalenderjahr 2026

1. Berechtigungsprüfung für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende

Die Berechtigungsprüfung für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende regelt Nr. 6.1 der Anlage 1. Nachfolgend werden Regelverfahren (Nr. 1.1) und alternative Verfahren (Nr. 1.2) konkretisiert.

1.1 Regelverfahren

Auszubildende und Freiwilligendienstleistende müssen eine Bestätigung durch die Schule, Dienststelle (bei Beamtenanwärterinnen und -anwärtern) oder den Träger des Freiwilligendienstes vorlegen, deren Ausstellungsdatum nicht länger als zwei Monate zurückliegen darf. Hierbei ist das einheitliche Formular, welches vom Staatsministerium zum Download auf einer Webseite (<https://bahnland-bayern.de/de/ermaessigungsticket>) und bei den Vertriebsstellen zur Verfügung gestellt wird, als Berechtigungsnachweis zu nutzen. Bei einer Wiederbestellung innerhalb von 12 Monaten ist das für die Erstbestellung eingereichte Formular für die Prüfung der Berechtigung ausreichend und die Vorlage eines neu ausgestellten Bestätigungsformulars nicht erforderlich.

Auf dem Formular ist festgehalten, dass 14 Tage Vorbestellfrist gelten. Alle in diesem Sinne rechtzeitig eingehenden Bestellungen sollen daher fristgerecht bearbeitet werden. Ein schnelleres Abwickeln der Bestellung ist gleichwohl möglich.

Für die Berechtigungsprüfung wird eine Liste der beruflichen Schulen, Dienststellen und Freiwilligendienst-Träger zur Verfügung gestellt. Diese wird vor Beginn des jeweiligen Ausbildungsjahres und, soweit Schulen, Dienststellen oder Träger wegfallen oder neu hinzukommen, aktualisiert.

Wenn Auszubildende in einem Ausbildungsverhältnis mit einem Ausbildungsvertrag nach § 10 Abs. 1 BBiG sind, aber generell keine Berufsschule besuchen, kann in diesem Fall anstelle der Bildungseinrichtung die zuständige Industrie- und Handelskammer beziehungsweise Handwerkskammer die Berechtigung prüfen und das Formular bestätigen.

Ein geeignetes Verfahren der Überprüfung der Berechtigungsnachweise ist anzuwenden. Dabei sind folgende Prüfmerkmale relevant:

- von der Bildungseinrichtung (beziehungsweise Dienststelle für Beamtenanwärter/innen oder Träger für Freiwilligendienstleistende) unterschriebene und gestempelte Bestätigung, dass der Ticketnutzer zum Berechtigungskreis des Ermäßigungstickets zählt,
- Lage der Bildungseinrichtung (beziehungsweise Dienststelle/Dienstort für Beamtenanwärter/innen und Freiwilligendienstleistende) im Freistaat Bayern oder Lage des Hauptwohnsitzes (so wie vom Ticketnutzer angegeben) im Freistaat Bayern, Ausstellungsdatum des Bestätigungsformulars nicht älter als zwei Monate (bei einer Wiederbestellung innerhalb von 12 Monaten kann auf das erstmalige Prüfergebnis des eingereichten Formulars für die Erstbestellung zurückgegriffen werden),
- voraussichtliches Ausbildungs-/Dienstende (wie von Schule/Dienststelle/Träger angegeben): Falls es weniger als 12 Monate in der Zukunft liegt, ist dieses Enddatum als

Auslaufdatum des Abonnements zu übernehmen. Dabei soll die Abolauzeit auf ganze Monate aufgerundet werden.

1.2 Alternative Verfahren

Als Alternativen zur Berechtigungsprüfung gemäß dem Regelverfahren können die Vertriebsstellen weitere Verfahren einsetzen. Diese sind mit dem Freistaat vorher abzustimmen:

- a) Nutzung bestehender Schnittstellen zu den Arbeitgebern, zum Beispiel über Jobticket-Portale. Hierüber könnten Arbeitgeber die Berechtigung sowie Ausbildungsdauer bestätigen, ohne dass Schulen/Dienststellen tätig werden müssen.
- b) Nutzung bestehender Schnittstellen zu Auszubildenden-Datenbanken der Ausbildungskammern, die über eine datenschutzkonforme Abfrage eine sofortige Aussage über das Vorliegen und das voraussichtliche Auslaufdatum eines Ausbildungsverhältnisses zulassen, zum Beispiel „AzubiCard“.

1.3 Verfahren bei Anspruch auf Schulwegkostenfreiheit

Bei Auszubildenden, die als Berufsschüler/innen unter die Schulwegkostenfreiheit nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Kostenfreiheit des Schulweges (SchKfrG) fallen, genügt die Ticketbestellung durch den zuständigen Träger der Schülerbeförderung als Berechtigungsnachweis. Eine zusätzliche Überprüfung mit dem Nachweisformular nach Nr. 1.1 ist nicht erforderlich.

2. Berechtigungsprüfung für Studierende

Die Berechtigungsprüfung für Studierende regelt Nr. 6.2 der Anlage 1. Nachfolgend werden Regelverfahren (Nr. 2.1) und alternative Verfahren (Nr. 2.2) konkretisiert.

Bei krummen Semesterdauern beziehungsweise bei tagesgenauem Abostart (falls dieser künftig eingeführt wird) soll die Abolauzeit am Semesterende auf ganze Monate aufgerundet werden.

2.1 Regelverfahren

Bei der Berechtigungsprüfung ist ein geeignetes elektronisches Verfahren mit Datenabgleich mit der jeweiligen Hochschule beim Vertrieb des Tickets anzuwenden. Hierbei sollte nach Möglichkeit das Shibboleth-Verfahren genutzt werden.

2.2 Alternative Verfahren

Neben dem Shibboleth-Verfahren können auch bestehende, alternative Datenschnittstellen vor Ort genutzt werden, wenn diese ebenfalls aktuell gepflegt sind und dazu geeignet sind, bei Abfrage eine sofortige Aussage über das Vorliegen und das voraussichtliche Auslaufdatum einer Immatrikulation zu erzeugen.

Studierende an Bayerischen Hochschulen, die weder das Shibboleth-Verfahren noch andere Datenschnittstellen zu den Vertriebsstellen bereitstellen können, können das Ermäßigungsticket durch Vorlage des Berechtigungsnachweises im Online-Verkauf entsprechend des Verfahrens bei den Auszubildenden gemäß Nr. 1.1 erwerben. Hierzu muss die Hochschule das bayernweit einheitliche Berechtigungsformular manuell

abstempeln und unterschreiben und somit die Immatrikulation des Studierenden bestätigen. Für die Berechtigungsprüfung wird eine Liste der betroffenen Hochschulen zur Verfügung gestellt. Diese wird jeweils vor Semesterbeginn aktualisiert.

Neben dem Berechtigungsnachweis können Verkaufspartner aus Praktikabilitätsgründen für Studierende einzelner Hochschulstandorte auch eine gültige Immatrikulationsbescheinigung als Nachweis zulassen. Die Entscheidung, ob dieses alternative Verfahren zur Anwendung kommt, obliegt dem Verkaufspartner.

Ein geeignetes Verfahren der Überprüfung der Berechtigungsnachweise ist anzuwenden.

Dabei sind folgende Prüfmerkmale bei Nutzung des Berechtigungsformulars kumulativ relevant:

- von der Hochschule unterschriebene und gestempelte Bestätigung, dass der Ticketnutzer im angefragten Semester/Trimester ordnungsgemäß eingeschrieben ist,
- Lage der Hochschule (Studienort) im Freistaat Bayern, oder Hauptwohnsitz im Freistaat Bayern und Zugehörigkeit zu einer Hochschule mit bundesländerübergreifenden Semesterticket im Sinne der Nr. 3.3 der Anlage 1,
- Ausstellungsdatum des Bestätigungsformulars nicht älter als zwei Monate (bei einer Wiederbestellung innerhalb des angefragten Semesters/Trimesters kann auf das erstmalige Prüfergebnis des eingereichten Formulars für die Erstbestellung zurückgegriffen werden).

Bei Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung gelten die folgenden Prüfmerkmale kumulativ:

- Vorlage einer für das angefragte Semester/Trimester gültigen Immatrikulationsbescheinigung,
- Lage der Hochschule (Studienort) im Freistaat Bayern, oder Hauptwohnsitz im Freistaat Bayern bei gleichzeitiger Zugehörigkeit zu einer Hochschule mit bundesländerübergreifenden Semesterticket im Sinne der Nr. 3.3 der Anlage 1.

3. Prüfung der Berechtigungsnachweise

Bei Verkäufen des Ermäßigungstickets ist, falls die Personalkapazität dies erfordert, eine stichprobenartige Prüfung der Nachweise für die Berechtigung ausreichend. Die Stichprobe muss ab 1. Januar 2026 mindestens 40 Prozent, jedoch zu Beginn des Ausbildungsjahres und zu Semesterbeginn mindestens 30 Prozent der pro Kalenderwoche hochgeladenen beziehungsweise eingereichten Berechtigungen betragen. Um die Prüfquote feststellen zu können, sollte das Prüfergebnis (ja/nein/ungeprüft) in geeigneter Form dokumentiert werden.

4. Datenschutz

Die Berechtigungsnachweise sollen für fünf Kalenderjahre aufbewahrt und danach zeitnah gelöscht werden.

Festlegungen zur Umsetzung der Stufe 2 der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket im Freistaat Bayern (2026)

Unter enger Einbeziehung von Experten der Verkehrsverbünde, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verkehrsunternehmen und Kommunen wurde ein Vorgehen zur Umsetzung der Stufe 2 des Leipziger Modells der Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets in Bayern erarbeitet. Dieses Vorgehen gilt für die Stufe 2 des Leipziger Modells im Jahr 2026 und ist keine Vorfestlegung für die künftige Gestaltung der Einnahmenaufteilung beim Deutschlandticket.

A. Grundsätzliches

Mit der Anerkennung des Deutschlandtickets als bundesweit gültiges Tarifprodukt für den Nahverkehr durch die Verkehrsunternehmen beziehungsweise erlösverantwortlichen Aufgabenträger verpflichtet die Allgemeinverfügung alle Tarifgeber beziehungsweise Unternehmen im Geltungsbereich der Allgemeinverfügung auf die Anwendung eines gemeinsamen Aufteilungsverfahrens für das Deutschlandticket.

Das anzuwendende Aufteilungsverfahren umfasst alle Einnahmen aus dem Deutschlandticket sowie alle Einnahmen aus den bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des Deutschlandtickets (unter anderem Jobticket und Semesterticket). Dazu zählen sämtliche Einnahmen sowie Leistungen von Dritten in der Höhe des festgelegten Preises des Deutschlandtickets. Das Bayerische Ermäßigungsticket ist bei der Einnahmenaufteilung wie ein reguläres Deutschlandticket zu behandeln.

Für eine bundesweit funktionierende Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets ist es wesentlich, dass bundesweit sämtliche vom Deutschlandticket betroffenen Verkehre und Kundenvertragspartner beim Vertrieb des Deutschlandtickets an der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket teilnehmen. Grundlage hierfür stellt insbesondere der bundesweite „Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“, in der Fassung des „Änderungsvertrages zum Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 für das Kalenderjahr 2026“ (bEAV – veröffentlicht unter <https://www.bauen.bayern.de/min/verkehrsministerkonferenz/index.php>) dar.

1. Zeitpunkt der Umsetzung

Die Einnahmenaufteilung entsprechend des bEAV und dieser Anlage gilt für das Jahr 2026.

2. Umsatzsteuer

Die Einnahmenaufteilung erfolgt mit den Bruttofahrgelderlösen. Die umsatzsteuerrechtliche Behandlung erfolgt nach der Einnahmenaufteilung durch das Unternehmen, dem die Erlöse aus der Einnahmenaufteilung zugeschrieben werden.

3. Vertriebsregelung

Für Deutschland-Jobtickets und Deutschland-Semestertickets sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen

Rabattierungen angewendet wurden. Einnahmen aus dem im bEAV festgelegten bundeseinheitlichen Vertriebsanreiz (Anlage zu § 4 Abs. 4 bEAV) für Deutschlandtickets, Deutschland-Jobtickets und Deutschland-Semestertickets sind von den oben genannten Fahrgeldeinnahmen abzuziehen und gehen nicht in die Einnahmenaufteilung nach dieser Anlage ein. Hiervon unberührt sind Regelungen zur Vertriebsvergütung innerhalb der Tariforganisation.

4. Teilnehmende an der Einnahmenaufteilung und dem bundesweiten Zahlungsausgleich

Teilnehmende an der Einnahmenaufteilung sollen vor allem Tariforganisationen sein. Dies sind im Regelfall die Stellen, die in den Verkehrsverbünden und Verkehrsgemeinschaften durch (verbund-)interne Regelungen mit der Umsetzung des Tarifs beauftragt sind und die die Einnahmenaufteilung im jeweiligen Verbund beziehungsweise der Tarifgemeinschaft vollziehen. Dies trifft im Regelfall insbesondere auf Verbundgesellschaften zu. Tariforganisation kann auch ein Unternehmen mit Haustarif sein. Die am bEAV teilnehmenden Akteure müssen abstimmen, welche Stelle(n) beziehungsweise Verkehrsunternehmen für die jeweiligen Akteure am bundesweiten Zahlungsausgleich teilnehmen und wie die Zahlungen für den bundesweiten Ausgleich in die jeweilige Einnahmenaufteilung einfließen. Durch eine Zusammenarbeit können die Anzahl der Teilnehmenden an dem bundesweiten Ausgleich reduziert und die Verteilung der Einnahmen passgenauer für die Bedürfnisse vor Ort gestaltet werden. Insbesondere Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in Verbunderweiterungsgebieten beziehungsweise Gebieten für Verbundneugründungen sollten zur Umsetzung der Stufe 2 bereits jetzt mit dem zukünftigen Verbund zusammenarbeiten beziehungsweise Einnahmenaufteilungsregelungen innerhalb der Gruppe der Verbundneugründung beschließen und umsetzen.

5. Balanceschublade und PLZ-Ausland

Alle auf die Akteure in Bayern zu verteilenden Einnahmen aus dem Deutschlandticket werden in einem einheitlichen System verteilt. Eine eigene Verteilung für die auf Bayern entfallenden Einnahmen aus der Balanceschublade ohne zugeordnete Postleitzahlen (PLZ) oder mit PLZ aus dem Ausland erfolgt nicht.

Die Verteilung der auf Bayern entfallenden Einnahmen ohne Bayerische PLZ wird anhand der, aus der Verteilung der Einnahmen mit Bayerischen PLZ resultierenden, Schüsseln vorgenommen. Somit erfolgt die Verteilung der Einnahmen ohne Bayerische PLZ im gleichen Verhältnis wie die Verteilung der Einnahmen mit Bayerischer PLZ. Gleiches gilt für Restbeträge wie Rundungsdifferenzen oder Einnahmen mit Bayerischer PLZ, die noch nicht in den Stammdaten angelegt sind (zum Beispiel unterjährig aufkommende Postfächer).

B. Konkrete Umsetzung

Die Einnahmenaufteilung wird wie folgt umgesetzt. Alle Änderungen auf landesweiter Ebene im Jahr 2026 gegenüber dem Jahr 2025 sind als strukturelle Veränderungen einzuordnen und lösen damit gleichzeitig eine Korrektur der Verteilung der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket nach Nr. 5.4.2 Satz 1 der „Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem

Deutschlandticket im Kalenderjahr 2026 aus Bundes- und Landesmitteln“ vom 6. November 2025 in der “Als-ob-Berechnung“ für den Ausgleich 2026 aus:

6. Technische und organisatorische Umsetzung

Die Abrechnungsstellen müssen sich zur Umsetzung der Einnahmenaufteilung im entsprechenden Unterportal des DTBY-Portals registrieren und bis spätestens zum 30. November 2025 erfassen, welche Zahlungsausgleichsstellen (ZaSten) – einschließlich der Zahlenstelleninformationen – am bundesweiten Zahlungsausgleich 2026 teilnehmen. Die weiteren erforderlichen Informationen sind bis spätestens zum 31. Dezember 2025 einzupflegen beziehungsweise zu aktualisieren. Hierzu gehören unter anderem der Anteil je ZaSt am bundesweiten Zahlungsausgleich, Angaben, ob der verbundinterne Schienenpersonennahverkehr in die Verbund-Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket integriert ist, Zuordnung zu den von den Verkehren in dem Tarif abgedeckten Postleitzahlen (auch anteilig möglich) sowie Verteilschlüssel bei überlappenden Postleitzahlen. Die erfassten Daten müssen von den betroffenen Stellen (ZaSten und Abrechnungsstellen) entsprechend bestätigt werden.

7. Rechtliche Umsetzung

Die durch die Allgemeinverfügung zur Anerkennung des Deutschlandtickets verpflichteten Verkehrsunternehmen sind zur Teilnahme an der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket verpflichtet. Diese Pflicht zur Teilnahme an der bundesweiten Einnahmenaufteilung umfasst auch den Abschluss eventuell notwendiger Vereinbarungen zur praktischen Umsetzung der Einnahmenaufteilung, insbesondere mit der D-TIX GmbH & Co. KG (D-TIX) und den an der Einnahmenaufteilung Teilnehmenden. Die Teilnahme an der bundesweiten Einnahmenaufteilung kann anstatt durch das Verkehrsunternehmen selbst auch durch von ihm oder anderweitig rechtmäßig bestimmte Tariforganisationen erfolgen, soweit dieses Vorgehen den Vorgaben der bundesweiten Vereinbarung entspricht und dort zugelassen ist (zum Beispiel Übertragung auf einen Verkehrs- und Tarifverbund). Die Teilnahme an dem bundesweiten Zahlungsausgleich erfolgt durch das Verkehrsunternehmen selbst oder eine oder mehrere ZaSten in den Tariforganisationen. Die Vorgaben des Zahlungsdiensteaufsichtsgesetzes (ZAG) sind hierbei einzuhalten. Die bundesweite rechtliche Vereinbarung beinhaltet insbesondere die konkreten Zahlungsfristen und Vorgaben zur Umsetzung des bundesweiten Zahlungsausgleichs.

8. Verteilungsparameter

Die Verteilungsparameter der Einnahmenaufteilung ergeben sich wie folgt:

a) DTV-Anteil (Überregionaler SPNV / DTV)

Der überregionale SPNV / SPNV im Deutschlandtarif (DTV-Anteil) erhält einen Anteil von jedem Deutschlandticket, das Bayern in der bundesweiten Einnahmenaufteilung zugeschrieben wird.

Der DTV-Anteil ergibt sich aus dem prozentualen Anteil der Verkehre im DTV an den durch das Deutschlandticket entfallenden Alteinnahmen (Solleinnahmen 2025) im Verhältnis zu den in Gesamtbayern durch das Deutschlandticket entfallenden Alteinnahmen. Hierzu werden von den Gesamtsolleinnahmen 2025 in Bayern, sowie den Solleinnahmen im DTV 2025 (korrigiert um die Solleinnahmen der Verbundraumerweiterungsgebiete 2026) jeweils die

entsprechenden Fahrgeldeinnahmen ohne Deutschlandticket 2025 „Restsortiment“ (korrigiert um prognostizierte Einnahmen des Restsortiments der Verbundraumerweiterungsgebiete 2026) subtrahiert und ins Verhältnis gesetzt.

Eine erläuternde Berechnung mit fiktiven Werten befindet sich in Anhang 1.

Die für die Berechnung erforderlichen Daten werden aus den vorläufigen und auf Prognosen basierenden Anträgen der Verkehrsunternehmen zum Ausgleich 2025 im DTBY-Portal zum Stichtag 2. Dezember 2025 generiert. Der DTV-Anteil wird einmalig für das gesamte Jahr 2026 ermittelt, monatlich auf die Deutschlandticket-Einnahmen angewandt (vergleiche 8.b und 8.c)

b) Schülerinnen und Schüler mit Deutschlandticket mit Beförderungsanspruch im Rahmen der Kostenfreiheit des Schulweges

Da der Erwerb des Deutschlandtickets durch die öffentliche Hand für die Nutzung des regelmäßigen Schulweges erfolgt, werden die Einnahmen aus diesen von den Schulaufwandsträgern vor Ort erworbenen Deutschlandtickets mit einem Anteil von 90 Prozent an den Einnahmen der örtlichen Tariforganisation zugewiesen. 10 Prozent dieser Einnahmen erhalten die Unternehmen im DTV für den überregionalen Anteil und die Schülerbeförderung im SPNV. Der Anteil kommt als bayernweiter Durchschnitt einheitlich für alle Deutschlandtickets von Schülerinnen und Schülern mit Beförderungsanspruch im Rahmen der Kostenfreiheit des Schulweges zum Tragen.

Um dies umzusetzen, wurden bis zum 15. Oktober 2025 über die Schulwegkostenträger die von diesen erworbenen Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler mit Beförderungsanspruch bei der Kostenfreiheit des Schulweges für den Monat September beziehungsweise Oktober 2025 geordnet nach PLZ erhoben. Spätere Korrekturmeldungen und Nachmeldungen durch die Schulwegkostenträger gegenüber dem Freistaat Bayern werden bei Möglichkeit sachgerecht berücksichtigt. Bei unterjährig notwendigen Korrekturen, insbesondere aufgrund struktureller Veränderungen, kann bei Bedarf durch den Freistaat Bayern in Abstimmung mit der D-TIX eine erneute Abfrage zur Aktualisierung der erforderlichen Daten vorgenommen werden.

Diese erhobene Anzahl der Deutschlandtickets je PLZ wird monatlich direkt entsprechend dem oben genannten Schlüssel mittels der PLZ auf die Tariforganisationen verteilt. Liegt die Anzahl der erhobenen Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler mit Beförderungsanspruch bei einer PLZ über den an die D-TIX gemeldeten Verkäufen bei dieser PLZ, so sind die an die D-TIX gemeldeten Verkäufe maßgeblich.

Im August 2026 wird aufgrund der Sommerferien die Anzahl der Deutschlandtickets durch die Schulwegkostenträger auf null gesetzt.

c) Weitere Deutschlandtickets

Die Verteilung der weiteren Deutschlandtickets beinhaltet:

1. Zuordnung anhand der PLZ auf die Abrechnungsstellen
2. Aufteilung der Einnahmen bei PLZ mit mehreren Abrechnungsstellen
3. Verteilung des DTV-Anteils
4. Bildung der unterschiedlichen Höhe der DTV-Anteile je Kategorie

1. Zuordnung anhand der PLZ auf die Abrechnungsstellen

Die weiteren Einnahmen aus dem Deutschlandticket werden nach den PLZ der jeweiligen Deutschlandtickets (anteilig) den Abrechnungsstellen zugeordnet.

2. Aufteilung der Einnahmen bei PLZ mit mehreren Abrechnungsstellen

Ordnen sich einer PLZ mehrere Abrechnungsstellen zu, so ergibt sich folgende Aufteilung der Einnahmen aus dieser PLZ:

- Primär ist von den Abrechnungsstellen eigenständig ein angemessener Aufteilungsschlüssel zu vereinbaren und bis spätestens zum 31. Dezember 2025 im DTBY-Portal zu hinterlegen. Dies kann insbesondere auf Basis des Alleinnahmeanteils oder lokal vorhandenen Nutzungsdaten erfolgen.
- Wenn keine Einigung möglich ist, so wird ein Schlüssel unter Beteiligung der betroffenen Abrechnungsstellen von der Bewilligungsbehörde festgelegt. Im Regelfall basiert dieser auf den Nutzplatzkilometern, die in den Verkehren, in denen das Deutschlandticket gilt, auf dem Gebiet dieser PLZ von denen einzelnen Abrechnungsstellen erbracht werden.

3. Verteilung des DTV-Anteils

Von allen einer Abrechnungsstelle zugewiesenen Einnahmen aus dem Deutschlandticket geht ein Teil an die Verkehre im DTV, bayernweit pro Monat in der Höhe des unter a) ermittelten DTV-Anteils.

Der monatliche DTV-Anteil von den einer Abrechnungsstelle nach PLZ zugewiesenen Einnahmen aus dem Deutschlandticket setzt sich wie folgt zusammen:

- DTV-Anteil aus Schülerbeförderung (vergleiche 8.b).
- DTV-Anteil für weitere Deutschlandtickets: Unterschiedlich hoher Anteil für den DTV je nach Zuordnung zu einer von zwei Kategorien für die Abrechnungsstelle. Die Ermittlung für die Bildung der unterschiedlichen Höhe der DTV-Anteile der beiden Kategorien wird unten dargestellt.

Um den jeweiligen Anteil der Kategorien zu ermitteln, werden alle Abrechnungsstellen außer dem DTV im DTBY-Portal vom Freistaat in eine von den beiden nachfolgenden Kategorien eingeordnet:

- Kategorie 1 „Abrechnungsstelle mit SPNV EAV-Integration“: Abrechnungsstellen, bei denen der Binnenverkehr des SPNV in der Einnahmenaufteilung des Verbundes berücksichtigt wird und bei dem die Eisenbahnverkehrsunternehmen für diesen Binnenverkehr die SPNV-Einnahmen im Verbund zugeschrieben bekommen.
- Kategorie 2 „Abrechnungsstelle ohne SPNV EAV-Integration“: Abrechnungsstellen, bei denen der Binnenverkehr des SPNV nicht an der lokalen Einnahmenaufteilung partizipiert.

Deckt eine Abrechnungsstelle für die Einnahmenaufteilung im Deutschlandticket sowohl Regionen in Kategorie 1 als auch in Kategorie 2 ab, so erfolgt eine anteilige Zuordnung der Abrechnungsstellen entsprechend der betroffenen PLZ in die jeweilige Kategorie.

Der DTV-Anteil je Kategorie ist aufgrund der laufenden Änderungen im Kaufverhalten variabel und wird monatlich neu berechnet.

4. Bildung der unterschiedlichen Höhe der DTV-Anteile je Kategorie

Die Ermittlung des Verhältnisses des DTV-Anteils zwischen Kategorie 1 und Kategorie 2 erfolgt einmalig für die EAV-Stufe 2 im Jahr 2026 auf Basis der Erhebung von Pendlerdaten des Bayerischen Landesamtes für Statistik aus dem Jahr 2023.

Die Ermittlung der Pendlerströme erfolgt pro kategorisierter Tariforganisation, die gesamthaft pro Kategorie ins Verhältnis gesetzt werden. Hierzu wird der Anteil der Pendler von innerhalb nach außerhalb einer Tariforganisation ermittelt. Die Anzahl der Auspendler aus der Tariforganisation wird der Gesamtanzahl der Pendler der Erwerbsbevölkerung (Summe aus Binnenpendlern und Auspendlern) der Tariforganisation gegenübergestellt. Bei Tariforganisationen ohne Integration des Binnenverkehrs in den SPNV wird als räumlicher Umgriff des Tarifs grundsätzlich der jeweilige Landkreis beziehungsweise die kreisfreie Gemeinde herangezogen. Ausnahme: Bei einer Aufgabenträgerschaft für einen gemeinsamen nicht landes- oder bundesweiten Tarif ist der räumliche Umgriff des Aufgabenträgers für den Tarif maßgeblich. Die Hochrechnung pro Kategorie erfolgt durch Aufsummierung der einzelnen Werte pro Tariforganisation. Die daraus resultierenden prozentualen Anteile je Kategorie werden ins Verhältnis gesetzt, sodass als Referenz der Verhältniswert herangezogen werden kann.

Eine Formel und eine erläuternde Berechnung befinden sich in Anhang 2.

C. Geltungsdauer / Revision

Falls aufgrund von grundlegenden Veränderungen im ÖPNV in Bayern eine Änderung in dem Verfahren der Einnahmenaufteilung im Jahr 2026 erforderlich sein sollte, erfolgt diese durch Änderung dieser Anlage.

Anhang 1 zur Anlage 2

Die Werte sind als **Beispielswerte** hinterlegt und dienen nur der Verdeutlichung der Umsetzung.

Anteil an den durch das Deutschlandticket entfallenden Alteinnahmen 2025

Erklärung: Ermittlung des Anteils des DTV an allen in Bayern durch das Deutschlandticket entfallenden Alteinnahmen / Einnahmerückgängen. Hierzu werden von den Soll-Einnahmen 2025 (korrigiert um Verbundraumerweiterungen) die Einnahmen ohne Deutschlandticket ("Restsortiment" korrigiert um Verbundraumerweiterungen (VRE)) subtrahiert mit dem Preisstand 2025.

Quelle: Anträge der Verkehrsunternehmen aus dem Ausgleichsantrag 2025, Stichtag für 2025: Stand 2. Dezember 2025

Zeile Nr.	Bezeichnung	DTV-Anteil Bayern	Gesamt Bayern (auch inkl. DTV)
1	Soll-Einnahmen aus Anträgen der VU zum Stand 2. Dezember 2025	625.000.000 €	2.950.000.000 €
2	abzgl. Soll-Einnahmen Korrektur VGN (NEW; WEN)	1.500.000 €	
3	abzgl. Soll-Einnahmen Korrektur MVV (GAP; LA; MÜ)	4.000.000 €	
4	Soll-Einnahmen korrigiert um VRE im DTV	619.500.000 €	2.950.000.000 €
5	Ist-Einnahmen Restsortiment aus Anträgen der VU zum 2. Dezember 2025 inkl. Leistungen aus AV	310.000.000 €	1.150.000.000 €
6	abzgl. Ist-Einnahmen Restsortiment Korrektur VGN	800.000 €	
7	abzgl. Ist-Einnahmen Restsortiment Korrektur MVV	1.900.000 €	
8	Ist-Einnahmen Restsortiment korrigiert um VRE im DTV	307.300.000 €	1.150.000.000 €
9	Mindereinnahmen Zeile 4 ./ Zeile 8	312.200.000 €	1.800.000.000 €

Prozentualer DTV-Anteil ergibt sich aus dem Verhältnis der Mindereinnahmen in Zeile 9 in Prozent; weitergehende Berechnung erfolgt mit 2 Nachkommastellen.

Ergebnis im Beispiel: 17,34 %

Anhang 2 zur Anlage 2

Die Werte sind als Beispielswerte hinterlegt und dienen nur der Verdeutlichung der Umsetzung.

Annahmen / Ausgangsdaten (alle Daten nur beispielhaft, für einen Beispielmontat)

Auf BY entfallende DT Gesamteinnahmen	110.000.000 €	
Auf Schüler mit Beförderungsanspruch entfallender Deutschlandtcketeinnahmeanspruch	10.000.000 €	Verteilung: 90 % Tariforganisation (TO), 10 % DTV
DTV-Anteil Gesamt	17,34%	
Einnahmeanspruch DTV-Anteil absolut	19.074.000 €	
Verteilung / Zuordnung nach lokaler PLZ ohne Schüler mit Beförderungsanspruch		
	Einnahmevervolumen	
Kategorie 1 (Annahme: Verkaufsanteil 70 %)*	70.000.000 €	
Kategorie 2 (Annahme: Verkaufsanteil 30 %)*	30.000.000 €	
Verhältnis der Pendlerdaten		
Kategorie 1	1,0	
Kategorie 2	3,15	

* Prozentwerte ergeben sich aus den monatlichen Verkäufen und nach der Zuordnung zu Kategorie 1 oder 2

Beispielrechnung			
DT Einnahmen für Bayern im Beispielmontat		110.000.000 €	(PLZ-Zuordnung liegt im Hintergrund vor)
Schritt 1:	Anteil Schüler mit Beförderungsanspruch	10.000.000 €	(ergibt sich aus Daten der Kostenträger mit Erfassung der PLZ-Zuordnung)
	davon Anteil an TO	90%	9.000.000,00 €
	davon DTV-Anteil	10%	1.000.000,00 €
Schritt 2:	Bestimmung DTV-Anteil	19.074.000 €	
	prozentualer Anteil DTV	17,34%	
	DTV-Anteil Schüler	1.000.000,00 €	
	davon verbleibender Gesamtanspruch "DTV" auf PLZ	18.074.000,00 €	(im Anschluss Verteilung nach PLZ auf die "Schüler-TO")
Schritt 3:	Verteilung DTV-Anteil auf örtliche PLZ und Zuordnung PLZ auf TO		
	PLZ Einnahmen ohne Anteil Schüler	100.000.000 €	
aufgeteilt auf Kategorien:	DT Einnahme Region Kategorie 1	(Verkaufsanteil 70 %)	70.000.000 €
	DT Einnahme Region Kategorie 2	(Verkaufsanteil 30 %)	30.000.000 €

Verteilung DTV-Anteil auf PLZ

"Anspruch DTV ohne Schüler" = Prozentsatz x Faktor 1 x Einnahmeanspruch Kategorie 1 + Prozentsatz x Faktor 2 x Einnahmeanspruch Kategorie 2		Umgestellt zur Ermittlung des Prozentsatzes	Prozentsatz = "Anspruch DTV ohne Schüler" / (Faktor 1 x Einnahmeanspruch Kategorie 1 + Faktor 2 x Einnahmeanspruch Kategorie 2)	
Prozentsatz errechnet:	11%			
Anteil je Kategorie DTV an Karten nach Abzug Schüler mit Beförderungsanspruch (= Faktor x Prozentsatz)			d.h. Anteil verbleibend bei lokaler TO von "Nicht-Schüler-PLZ"	
Anteil für Region Kategorie 1	11%		89%	
Anteil für Region Kategorie 2	35%		65%	

Regelungen für strukturelle Änderungen

Strukturelle Veränderungen in der Einnahmenaufteilung (EAV) können vielschichtige Gründe haben. Daher ist eine klare Definition nicht möglich. Deshalb kann der Katalog der Änderungen nur Regelbeispiele abbilden. Es kann im Einzelfall atypische Fälle vor Ort geben, die eine abweichende Bewertung rechtfertigen. Welche Veränderungen im Einzelfall strukturell sind und tatsächlich eine Neuberechnung auslösen, ist in Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde im Rahmen der Beschlussfassung der Gremien zur Anpassung der EAV festzustellen, so dass mit der Anpassung der EAV auch diese Frage einvernehmlich zwischen den Partnern der EAV geklärt ist.

I. Regelbeispiele für strukturelle Änderungen

a) Strukturelle Änderungen, die zu einer Neuberechnung der tatsächlichen Fahrgelderlöse aus dem Restsortiment (**IST-Erlöse Restsortiment**) und der tatsächlichen Fahrgelderlöse aus dem Deutschlandticket (**Deutschlandticket-Erlöse**) führen:

- **Erstmalige** Anpassung bzw. Aktualisierung der IST-EAV an die Situation nach Einführung des Deutschlandtickets,
- Anpassung der IST-EAV aufgrund einer **grundlegenden** Änderung der Tarifstruktur,
- Ergebnisse von Nachfrageermittlungen mit wesentlichem Unterschied im Verhältnis von Anteil Deutschlandticket vs. Restsortiment, die durch strukturelle Änderungen, wie einer Anpassung der Verfahrenstechnik der EAV oder einer Neustrukturierung des Verkehrsangebotes bis 2025 begründbar sind,
- Strukturelle Änderungen, die zu einer Korrektur der Soll-Fahrgelderlöse (SOLL-Erlöse) nach II. dieser Anlage führen.

b) Tiefergehende strukturelle Änderungen, die zu einer Neuberechnung der **Deutschlandticket-Erlöse** führen, jedoch nicht der IST-Erlöse Restsortiment (tritt bei isolierter Änderung der Struktur der Erlöse für das Deutschlandticket auf, die das Restsortiment nicht berührt):

- Bundesebene: Änderung der Verfahrenstechnik bei der bundesweiten EAV, zum Beispiel Übergang von Stufe 2 auf Stufe 3 oder wie für das Kalenderjahr 2026 inhaltliche Anpassung der 17. Schublade (entsprechend § 6 Satz 2 bEAV und Anlage zu § 6 bEAV),
- Landesebene:
 - Änderung der Verfahrenstechnik bei der landesweiten Aufteilung (zum Beispiel Änderung der PLZ-Aufteilung),
 - Höhe des DTV-Vorwegabzugs (wo vorhanden), zum Beispiel durch Änderung der Verteilungsparameter des DTV-Vorwegabzugs,
- Tariforganisationsebene:
 - Nicht leistungsinduzierte Änderung der EAV-Systematik des Deutschlandtickets (zum Beispiel Änderung des Verfahrens zur Ermittlung der Einnahmenansprüche),

- Zusammenlegung von Tariforganisationen inklusive neuer gemeinsamer EAV,
- Strukturelle Änderungen, die zu einer Korrektur der SOLL-Erlöse nach II. dieser Anlage führen.

c) Änderungen, die **keine Neuberechnung** auslösen:

- Turnusmäßige nachfrageorientierte/leistungsorientierte Fortschreibung einer an die Situation nach Einführung des D-Tickets angepassten IST-EAV,
- Verändertes Kauf-/ Nutzungsverhalten der Fahrgäste,
- Aktualisierung der Eingangsdaten für die 17. Schublade (entsprechend § 6 Satz 2 bEAV und Anlage zu § 6 bEAV).

II. Regelbeispiele für Korrekturen bei der Ermittlung des Ausgleichs entsprechend der Vorbemerkung zu den Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026

Vorab: Welche SOLL-Erlöse sind maßgeblich?

Maßgeblich für die Neuverteilung der SOLL-Erlöse müssen die für den Ausgleichsantrag relevanten SOLL-Erlöse sein, inklusive Betriebsleistungsfaktor des Ausgleichsjahrs 2025.

Regelbeispiele:

- Bestimmte verkehrliche Änderungen (zum Beispiel Verschiebung von Verkehrsleistungen zwischen Unternehmen, Neustrukturierung der Verkehrsleistungen einer/mehrere Aufgabenträger),
- Neuorganisation von Tariforganisationen (zum Beispiel fünf Verbünde schließen sich zu zwei neuen Verbünden zusammen),
- Strukturänderungen wie neue Schulstandorte, Hochschulstandorte, große Firmenverlagerungen (zu prüfen im Einzelfall auf welcher Ebene Auswirkungen bestehen).

III. Neuberechnung der Fahrgelderlöse

Sofern sich ab dem Jahr 2026 strukturelle Veränderungen in der EAV gegenüber der 2025 geltenden Regelung ergeben, sind im jeweiligen Jahr, für das der Ausgleich gewährt wird, diese in der fiktiven Berechnung auf die tatsächlichen Fahrgelderlöse des Jahres 2025 wie folgt anzuwenden. Maßgeblich für die Neuverteilung ist grundsätzlich die jeweilige Berechnung in der EAV in Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde. Im Einzelfall kann in Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde ein abweichendes Vorgehen festgelegt werden.

- Bestimmte verkehrliche Änderungen (zum Beispiel Verschiebung von Verkehrsleistungen zwischen Unternehmen, Neustrukturierung der

Verkehrsleistungen eines/mehrerer Aufgabenträger/s) können eine vollständige Neuverteilung des konstanten Gesamtausgleichs bewirken.

Die **Summe** der SOLL-Erlöse, die Summe der IST-Erlöse Restsortiment und Deutschlandticket sowie die Summe des Ausgleichs aller von der strukturellen Veränderung direkt betroffenen Unternehmen/Aufgabenträger bleibt dabei stets gleich. Damit hat die Neuberechnung keine Auswirkung auf nicht direkt von der Änderung der Verkehrsleistung betroffenen Unternehmen. Jedoch sollten Änderungen zwischen den direkt betroffenen Unternehmen/Aufgabenträgern abgebildet werden, da alternativ zum Beispiel ein „Verkehr abgebendes“ Unternehmen einen Ausgleich für einen Verkehr erhält, den es nicht mehr bedient bzw. umgekehrt.

- Bei strukturellen Veränderungen der bundesweiten EAV des Deutschlandtickets gegenüber der 2025 geltenden Regelung sind die tatsächlichen Erlöse entsprechend von allen Empfängern bundesweit neu zu berechnen und die Anteile an der bundesweiten Ausgleichsmasse bundesweit neu zu kalibrieren.
- Bei strukturellen Veränderungen der EAV des Deutschlandtickets innerhalb eines Landes gegenüber der 2025 geltenden Regelung sind ausschließlich die tatsächlichen Erlöse der in diesem Land tätigen Empfänger neu zu berechnen und die Anteile der betroffenen Empfänger an der landesweiten Ausgleichsmasse neu zu kalibrieren.
- Bei strukturellen Veränderungen der lokalen EAV innerhalb einer Tariforganisation gegenüber der 2025 geltenden Regelung sind ausschließlich die tatsächlichen Erlöse der im Geltungsbereich dieses Tarifes tätigen Empfänger neu zu berechnen und die Anteile der betroffenen Empfänger an der dieser Tariforganisation zustehende Gesamtausgleichsmasse neu zu kalibrieren.
- Die **Gesamthöhe** der Parameter des Grundbetrags ist stets gleich. Das heißt, die **Summe** der SOLL-Erlöse, die Summe der IST-Erlöse Restsortiment und IST-Erlöse-Deutschlandticket sowie die entsprechend resultierende Summe des Ausgleichs aller von der strukturellen Veränderung direkt betroffenen Unternehmen/Aufgabenträger/Länder bleibt bei einer Neuberechnung des pauschalen Grundbetrags stets gleich. Änderungen führen in der Gesamtbetrachtung nicht zu einem insgesamt höheren oder niedrigeren Ausgleich, sondern stets nur zu einer Neuverteilung.

Bei Leistungen aus allgemeinen Vorschriften wird entsprechend dem Vorgehen bei Fahrgelderlösen verfahren.

IV. Strukturelle Änderungen bei Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch

Liegt eine strukturelle Änderung der SOLL- oder IST-Erlöse vor, so erfolgt auch eine Adjustierung der Minderung der Erstattungsleistung für die von der strukturellen Änderung der Erlöse betroffenen Verkehre.

Zur Umsetzung wird die auf die betroffenen Verkehre 2025 entfallende Minderung der Erstattungsleistung so verteilt, wie sie entsprechend den um die strukturellen Effekte fortgeschriebenen Erlösen, sowie dem für das Ausgleichsjahr festgelegten oder nachgewiesenen Vorhundertatz aufzuteilen gewesen wäre.

V. Auswirkungen struktureller Änderungen auf die vermiedenen und ersparten Aufwendungen

Die Zuordnung der vermiedenen und ersparten Aufwendungen aus dem Vertrieb des bisherigen Tarifsortiments erfolgt grundsätzlich entsprechend dem jeweiligen Teilnetz und Verkehrsunternehmen.

Bei gewissen strukturellen Änderungen kann auch eine Neuverteilung der vermiedenen und ersparten Aufwendungen aus dem Vertrieb erforderlich sein, um die tatsächliche Entwicklung sach- und verursachungsgerecht abzubilden. Diese Korrektur erfolgt in Abstimmung mit der zuständigen Bewilligungsbehörde.

VI. Allgemeine Regelungen

Subsidiarität: Die Neuberechnung erfolgt nur für die Akteure, die von der jeweiligen Änderung betroffen sind. Eine Neuberechnung auf oberer Ebene muss bis auf die unterste Ebene erfolgen, eine Vererbung der Neuberechnung erfolgt nur von oben nach unten.

Bei der Neuberechnung sind die **strukturellen Änderungen** nach Möglichkeit sachgerecht **von der Änderung der reinen nachfragebasierten Entwicklung zu trennen**. Ohne eine sachgerechte Trennung würden die Auswirkungen der Nachfragefaktoren durch die Neuberechnung nicht mehr entsprechend zur Geltung kommen und ein Ziel der Pauschalierung könnte nicht erreicht werden.



Urkunde des Notars

Sebastian Mai
in Friedrichshafen

Ehlersstraße 11, 88046 Friedrichshafen
Tel. 07541/3764900, Email: info@notare-mai-belikan.de

Beglaubigte Abschrift

Diese Abschrift stimmt mit der mir vorliegenden Urschrift wörtlich überein und wird hiermit beglaubigt.

Friedrichshafen, den 21. Juli 2025



Sebastian Mai, Notar



Notare Thomas Belikan und Sebastian Mai
Ehlersstraße 11 • 88046 Friedrichshafen
Telefon: 07541/3764900 • Fax: 07541/3764908
E-Mail: info@notare-mai-belikan.de



Ravensburg

Beurkundet am 07.07.2025

- in Worten: siebten Juli zweitausendfünfundzwanzig -

Vor mir, dem

Notar Sebastian Mai,

mit dem Amtssitz in Friedrichshafen

erscheinen heute im Haupt-Gebäude der Gesellschaft in Firma Bodensee-
Oberschwaben-Verkehrsverbund GmbH, Bahnhofplatz 5, 88214 Ravensburg, wohin
ich mich auf Ersuchen der Beteiligten begeben habe:

1. Frau Stephanie **Schwarzkopf** geborene Kick,
geboren am 05.11.1983 in Gotha,
geschäftsansässig in Friedrichshafen, Glärnischstraße 1-3, 88045
Friedrichshafen,
- ausgewiesen durch Personalausweis -

hier handelnd nicht im eigenen Namen, sondern aufgrund Vollmacht vom
26.06.2025, die dieser Urkunde in Urschrift beigelegt ist, für den

Landkreis Bodenseekreis, Glärnischstraße 1-3, 88045 Friedrichshafen

2. Herr Tobias Marcel **Koch** geborener Kolbeck
geboren am 12.01.1991 in Ravensburg,
geschäftsansässig in Weingarten, Brielmayerstraße 2, 88250 Weingarten
- ausgewiesen durch Personalausweis -

hier handelnd nicht im eigenen Namen, sondern aufgrund Vollmacht vom
10.06.2025, die dieser Urkunde in Urschrift beigelegt ist, als
Bevollmächtigter für den

Landkreis Ravensburg, Friedenstraße 6, 88212 Ravensburg

3. Frau Magdalena Maria **Linnig**,
geboren am 6. Juli 1976 in Trzcianka,
geschäftsansässig in 88046 Friedrichshafen, Kornblumenstraße 7, ¹⁴
- ausgewiesen durch polnischen Reisepass -

hier handelnd nicht im eigenen Namen, sondern als
alleinvertretungsberechtigter und von beiden Beschränkungen nach § 181
BGB befreiten Geschäftsführer für die Gesellschaft in Firma

Bodensee-Oberschwaben-Bahn VerwaltungsGmbH,
mit Sitz in Friedrichshafen, 88046 Friedrichshafen, Kornblumenstraße 7/1,
eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm, HRB 631881,

und diese als einzelvertretungsberechtigter und von den Beschränkungen
nach § 181 BGB befreiter persönlich haftender Gesellschafter für die
Gesellschaft in Firma

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG,
mit Sitz in Friedrichshafen, 88046 Friedrichshafen, Kornblumenstraße 7/1,
eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm, HRA 631142,

4. Herr Bernd Karl **Grabherr**,
geboren am 22. Mai 1967 in Wangen i. A.,
geschäftsansässig in 88289 Waldburg, Am Langholz 8,
- ausgewiesen durch Personalausweis -

hier handelnd nicht im eigenen Namen, sondern als
einzelvertretungsberechtigter und von den Beschränkungen nach § 181
BGB befreiter Geschäftsführer für die Gesellschaft in Firma

Regionalverkehr Bodensee-Oberschwaben GmbH (RBO),
mit Sitz in Waldburg, 88289 Waldburg, Am Langholz 8, eingetragen im
Handelsregister des Amtsgerichts Ulm, HRB 600498,

5. Herr Dr. Andreas Paul **Thiel-Böhm** geborener Thiel,
geboren am 6. Februar 1960 in Mettmann,
geschäftsansässig in 88212 Ravensburg, Schussenstraße 22,
- ausgewiesen durch Personalausweis -

6. Frau Jenny Andrea **Jungnitz** geborene Enke,
geboren am 8. April 1978 in Wolfen,
geschäftsansässig in 88212 Ravensburg, Schussenstraße 22,
- ausgewiesen durch Personalausweis -

beide vorbezeichneten Erschienenen - jeweils - als
gesamtvertretungsberechtigter und von den Beschränkungen nach § 181
BGB befreite Geschäftsführer für die Gesellschaft in Firma

stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH,

mit Sitz in Ravensburg, 88212 Ravensburg, Schussenstraße 22,
eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm, HRB 552542,

7. Frau Magdalena ^{Masica} ~~Linnig~~,
geboren am 6. Juli 1976 in Trzcianka,
geschäftsansässig in 88046 Friedrichshafen, Kornblumenstraße 22,
vom Notar
ergänzt/berichtigt

hier handelnd nicht im eigenen Namen, sondern als
alleinvertretungsberechtigter und von beiden Beschränkungen nach § 181
BGB befreiter Geschäftsführer für die Gesellschaft in Firma

Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH,

mit Sitz in Friedrichshafen, 88046 Friedrichshafen, Kornblumenstraße 7/1,
eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm, HRB 631035,

8. Frau Sonja Brigitte **Müller** geborene Bodenmüller,
geboren am 07.10.1974 in Lindenberg i. A.,
geschäftsansässig in 88131 Lindau (B), Stiftsplatz 4,
- ausgewiesen durch Personalausweis -

hier handelnd nicht im eigenen Namen, sondern aufgrund allgemeiner
Vertretungsberechtigung als Erster Stellvertreter des Landrats für den

Landkreis Lindau (Bodensee), Stiftsplatz 4, 88131 Lindau (Bodensee)

9. Herr Martin Andreas **Pöhler**,
geboren am 4. Oktober 1970 in Heilbronn,
geschäftsansässig in 86199 Augsburg, Eichleitnerstraße 17,
- ausgewiesen durch Personalausweis -

als gesamtvertretungsberechtigter und von den Beschränkungen nach §
181 BGB befreiter Geschäftsführer – mit Ermächtigung des weiteren
gesamtvertretungsberechtigten und von den Beschränkungen nach § 181
BGB befreiten Geschäftsführers Dominic Kuhn - für die Gesellschaft in
Firma

RBA Regionalbus Augsburg GmbH,

mit Sitz in Augsburg, 86199 Augsburg, Eichleitnerstraße 17, eingetragen
im Handelsregister des Amtsgerichts Augsburg, HRB 11157,

10. Herr René **Pietsch**,
geboren am 21. Mai 1962 in Halle/Saale,
geschäftsansässig in 88131 Lindau (B), Auenstraße 12,
- ausgewiesen durch Personalausweis -

hier handelnd nicht im eigenen Namen, sondern aufgrund notariell
beglaubigter Vollmacht vom 27.06.2024, die dieser Urkunde in Urschrift
beigefügt ist, als Bevollmächtigter für die Gesellschaft in Firma

Stadtverkehr Lindau (B) GmbH,

mit Sitz in Lindau (B), 88131 Lindau (Bodensee), Auenstraße 12,
eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Kempten, HRB 10433,

11. Herr Bernd **Hasenfratz**,
geboren am 18. August 1980 in Donaueschingen,
geschäftsansässig in 88214 Ravensburg, Bahnhofplatz 5,
- ausgewiesen durch Personalausweis -

hier handelnd nicht im eigenen Namen, sondern als
alleinvertretungsberechtigter Geschäftsführer für die Gesellschaft in Firma

Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH,
mit Sitz in Ravensburg, 88214 Ravensburg, Bahnhofplatz 5, eingetragen
im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm, HRB 552545,

12. Herr Andreas Ignaz **Pfingst**,
geboren am 09. Juli 1967 in Neuwied,
geschäftsansässig in 89073 Ulm, Karlstraße 31 - 33,
- ausgewiesen durch Personalausweis -

13. Herr Stefan Franz **Miller**,
geboren am 15. September 1976 in Memmingen,
geschäftsansässig in 89073 Ulm, Karlstraße 31 - 33,
- ausgewiesen durch Personalausweis -

beide vorbezeichneten Erschienenen – jeweils - hier handelnd nicht im
eigenen Namen, sondern als gesamtvertretungsberechtigter
Geschäftsführer (12) und gesamtvertretungsberechtigter Prokurist (13) für
die Gesellschaft in Firma

Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), (vormalig: DB ZugBus
Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB))
mit Sitz in Ulm, 89073 Ulm, Karlstraße 31 - 33, eingetragen im
Handelsregister des Amtsgerichts Ulm, HRB 2127,

14. Herr Frank Ulrich **Preikschat**,
geboren am 05. Juni 1965 in Lahr,
geschäftsansässig in 79078 Freiburg, Bismarckallee 7a,
- ausgewiesen durch Personalausweis -

hier handelnd nicht im eigenen Namen, sondern aufgrund notariell
beglaubigter Vollmacht vom 23.06.2025, die dieser Urkunde in Urschrift
beigefügt ist, als Bevollmächtigter für die Gesellschaft in Firma

DB Regio Aktiengesellschaft,
mit Sitz in Frankfurt am Main, 60486 Frankfurt am Main, Europa-Allee 70-
76, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main,
HRB 50977,

15. Frau Magdalena **Linnig**,
geboren am 6. Juli 1976 in Trzcianka,
geschäftsansässig in 88046 Friedrichshafen, Kornblumenstraße 22,

vom Notar
ergänzt/berichtigt



7/1
22

- ausgewiesen durch Personalausweis -

hier handelnd nicht im eigenen Namen, sondern aufgrund Vollmacht vom 10.06.2025, die dieser Urkunde in Urschrift beigelegt ist, als Bevollmächtigter für die Gesellschaft in Firma

Stadtwerke Überlingen GmbH,

mit Sitz in Überlingen, 88662 Überlingen, Kurt-Wilde-Straße 10, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Registergericht Freiburg, HRB 580611,

16. Herr Dr. Andreas **Thiel-Böhm** geborener Thiel
geboren am 06. Februar 1960 in Mettmann,
geschäftsansässig in 88212 Ravensburg, Bleicherstraße 28,

hier handelnd nicht im eigenen Namen, sondern als einzelvertretungsberechtigter und den Beschränkungen nach § 181 BGB befreiter Geschäftsführer für die Gesellschaft in Firma

VBS Verkehrsbetriebe Schussental Verwaltungs-GmbH,

mit Sitz in Ravensburg, 88212 Ravensburg, Bleicherstraße 28, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm, HRB 552249,

und diese als einzelvertretungsberechtigter und von den Beschränkungen nach § 181 BGB befreiter persönlich haftender Gesellschafter für die Gesellschaft in Firma

VBS Verkehrsbetriebe Schussental GmbH & Co. KG,

mit Sitz in Ravensburg, 88212 Ravensburg, Bleicherstraße 28, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm, HRA 550493,

17. Herr Ramin Fabian **Amini**,
geboren am 24. August 1975 in München,
geschäftsansässig in 86159 Augsburg, Morellstraße 33,
- ausgewiesen durch Personalausweis -

als Bevollmächtigter aufgrund notariell beglaubigter Vollmacht vom 04. Juli 2025 als Bevollmächtigter für die Gesellschaft in Firma

Arverio Bayern GmbH,

mit Sitz in Augsburg, 86159 Augsburg, Morellstraße 33, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Augsburg, HRB 33469,

18. Herr Klaus Peter **Burkhard**,
geboren am 08. Dezember 1967 in Lindenberg im Allgäu,
geschäftsansässig 88161 Lindenberg i. A., Hauptstraße 2, als Inhaber der Einzelunternehmung in Firma **Reisebüro Burkhard e.K.** mit Sitz in Lindenberg i. Allgäu, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Kempten unter HRA 10194,
nach Angabe ledig,
- ausgewiesen durch Personalausweis -

Der beurkundende Notar hat die einschlägigen Handelsregisterblätter – jeweils – am 07. Juli 2025 eingesehen.

Es wird Folgendes zur notariellen Niederschrift erklärt:

Außerordentliche Gesellschafterversammlung und Beschlussfassung zur Kapitalerhöhung und Geschäftsanteilsverkaufs- und Übertragungsverträge

Vorbemerkungen

(1) Im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm ist unter HRB 552545 die Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Firma Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH mit dem Sitz in Ravensburg eingetragen (siehe Handelsregisterausdruck **Beilage 1**) – nachfolgend auch „**Gesellschaft**“ bezeichnet. Das Stammkapital beträgt 50.150,00 EUR.

Der beurkundende Notar hat am heutigen 07. Juli 2025 das Handelsregister auf elektronischem Wege eingesehen. Maßgeblich für die heutige Beurkundung ist die Gesellschafterliste vom 07.12.2017 (**Beilage 2**), sowie die noch zum Handelsregister einzureichende Gesellschafterliste (Entwurf) betreffend die Teilung von Geschäftsanteilen, wie nachfolgend unter § 2 dieser notariellen Niederschrift durch Gesellschafterbeschluss beschlossen - vom 07. Juli 2025 (**Beilage 3**), aus der sich die heutigen **Vertragsgegenstände** ergeben:

Vertragsgegenstand I

betreffend den (neu durch Teilung) entstandenen Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 12 im Nennbetrag von EUR 1.986,00,

Vertragsgegenstand II

betreffend den (neu durch Teilung) entstandenen Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 15 im Nennbetrag von EUR 348,00,

Vertragsgegenstand III

betreffend den (neu durch Teilung) entstandenen Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 19 im Nennbetrag von EUR 397,00,

Vertragsgegenstand IV

betreffend den (neu durch Teilung) entstandenen Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 16 im Nennbetrag von EUR 373,00,

Vertragsgegenstand V

betreffend den (neu durch Teilung) entstandenen Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 17 im Nennbetrag von EUR 387,00,

Vertragsgegenstand VI

betreffend den (neu durch Teilung) entstandenen Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 18 im Nennbetrag von EUR 95,00,

Vertragsgegenstand VII

betreffend den (neu durch Teilung) entstandenen Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 14 im Nennbetrag von EUR 47,00,

Vertragsgegenstand VIII

betreffend den Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 11 im Nennbetrag von EUR 150,00.

Jeder Geschäftsanteil nachstehend auch im Singular Geschäftsanteil genannt.

(2) Die Geschäftsanteile sind nach übereinstimmender Angabe der Beteiligten voll geleistet; nach der Satzung der Gesellschaft bestehen keine Nachschuss- oder Nebenleistungsverpflichtungen.

(3) Der jeweilige Erschienene – vertreten bzw. handelnd wie angegeben – handelt wirtschaftlich nach Angabe auf eigene Rechnung bzw. auf Rechnung der von ihm jeweils vertretenen Gesellschaft. Des Weiteren gibt der jeweilige Erschienene – für sich und übereinstimmend, vertreten wie angegeben – an, dass keine weiteren schuldrechtlichen Vereinbarungen außerhalb dieses Vertrages in Ansehung von Verteilung und/oder Zurechnung von Stimmrechten oder Kapitalanteilen an der von ihm jeweils vertretenen Gesellschaft bestünden.

Gesellschafterversammlung: Teilung, Nummerierung

Unter Verzicht auf alle Formen und Fristen für die Einberufung und Abhaltung einer Gesellschafterversammlung halten die vertretenen Landkreise und Gesellschaften, jeweils vertreten durch die – jeweiligen - Erschienenen wie im Urkundeneingang angegeben, handelnd und vertretend wie angegeben - eine Gesellschafterversammlung der Gesellschaft ab (Vollversammlung). Sie beschließen einstimmig:

Der von der Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) gehaltene, nummerierte Geschäftsanteil Nr. 4 im Nennbetrag von EUR 12.700,00 wird in einen Geschäftsanteil mit einem Nennbetrag von EUR 1.986,00, künftig lfd. Nr. 12 und einen Geschäftsanteil mit einem Nennbetrag von EUR 10.714,00, künftig lfd. Nr. 13, geteilt.

Der von der RBA Regionalbus Augsburg GmbH gehaltene, nummerierte Geschäftsanteil Nr. 9 im Nennbetrag von EUR 1.250,00 wird in einen Geschäftsanteil mit einem Nennbetrag von EUR 47,00, künftig lfd. Nr. 14, und einen Geschäftsanteil mit einem Nennbetrag von EUR 348,00, künftig lfd. Nr. 15, in einen Geschäftsanteil mit einem Nennbetrag von EUR 373,00, künftig lfd. Nr. 16, und einen Geschäftsanteil

mit einem Nennbetrag von EUR 387,00, künftig lfd. Nr. 17 und in einen Geschäftsanteil mit einem Nennbetrag von EUR 95,00, künftig lfd. Nr.18, geteilt.

Der von der stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH gehaltene, nummerierte Geschäftsanteil Nr. 6 im Nennbetrag von EUR 3.400,00 wird in einen Geschäftsanteil mit einem Nennbetrag von EUR 397,00, künftig lfd. Nr. 19, und einen Geschäftsanteil mit einem Nennbetrag von EUR 3.003,00, künftig lfd. Nr. 20, geteilt.

Kapitalerhöhungen

A. Kapitalerhöhung

1. Das Stammkapital der Gesellschaft wird von EUR 50.150,00 (in Worten: fünfzigtausendeinhundertfünfzig Euro) um EUR 9.850,00 (in Worten: neuntausendachthundert fünfzig Euro) auf EUR 60.000,00 (in Worten: sechzigtausend Euro) erhöht.
2. Die Kapitalerhöhung erfolgt durch Ausgabe von acht (8) neuen Geschäftsanteilen, und zwar: im Nennbetrag von EUR 3.445,00, welchem die laufende Nummer 21 zugeordnet wird, im Nennbetrag von EUR 133,00, welchem die laufende Nummer 22 zugeordnet wird, im Nennbetrag von EUR 454,00, welchem die laufende Nummer 23 zugeordnet wird, im Nennbetrag von EUR 603,00, welchem die laufende Nummer 24 zugeordnet wird, im Nennbetrag von EUR 2.140,00, welchem die laufende Nummer 25 zugeordnet wird, im Nennbetrag von EUR 2.140,00, welchem die laufende Nummer 26 zugeordnet wird, im Nennbetrag von EUR 720,00, welchem die laufende Nummer 27 zugeordnet wird und im Nennbetrag von EUR 215,00, welchem die laufende Nummer 28 zugeordnet wird.
3. Zur Übernahme des neuen Geschäftsanteils mit der lfd. Nr. 21 im Nennbetrag von EUR 3.445,00 wird zugelassen:
Die Gesellschaft in Firma DB Regio Aktiengesellschaft mit Sitz in Frankfurt am Main, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter HRB 50977,
4. Zur Übernahme des neuen Geschäftsanteils mit der lfd. Nr. 22 im Nennbetrag von EUR 133,00 wird zugelassen:
Die Gesellschaft in Firma Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH mit Sitz in Friedrichshafen, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm unter HRB 631035,
5. Zur Übernahme des neuen Geschäftsanteils mit der lfd. Nr. 23 im Nennbetrag von EUR 454,00 wird zugelassen:
Die Gesellschaft in Firma Stadtverkehr Lindau (B) GmbH mit Sitz in Lindau (B), eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Kempten unter HRB 10433,
6. Zur Übernahme des neuen Geschäftsanteils mit der lfd. Nr. 24 im Nennbetrag von EUR 603,00 wird zugelassen:
Die Gesellschaft in Firma Regionalverkehr Bodensee-Oberschwaben GmbH (RBO) mit Sitz in Waldburg, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm unter HRB 600498,
7. Zur Übernahme des neuen Geschäftsanteils mit der lfd. Nr. 25 im Nennbetrag von EUR 2.140,00 wird zugelassen:

- Der Landkreis Ravensburg,
8. Zur Übernahme des neuen Geschäftsanteils mit der lfd. Nr. 26 im Nennbetrag von EUR 2.140,00 wird zugelassen:
Der Landkreis Bodenseekreis,
9. Zur Übernahme des neuen Geschäftsanteils mit der lfd. Nr. 27 im Nennbetrag von EUR 720,00 wird zugelassen:
Der Landkreis Lindau (Bodensee),
10. Zur Übernahme des neuen Geschäftsanteils mit der lfd. Nr. 28 im Nennbetrag von EUR 215,00 wird zugelassen:
Herr Klaus Burkhard.

Jeder der neuen Geschäftsanteile wird – jeweils - zum Nennwert ausgegeben. Jede Einlage auf jeden neuen Geschäftsanteil ist **jeweils sofort** in voller Höhe zu leisten, durch Bareinzahlung. Die neu ausgegebenen Geschäftsanteile mit dem Nummernkreis 21 bis 28 im Nennbetrag von EUR 3.445, EUR 133,00, EUR 454,00, EUR 603,00, EUR 2.140,00, EUR 2.140,00, und EUR 720,00, und EUR 215,00, sind – jeweils - mit sofortiger Wirkung gewinnberechtigt.

B. Neufassung des Gesellschaftsvertrages

1. Der Gesellschaftsvertrag in seiner derzeitigen Fassung wird insoweit neu gefasst wie folgt:

„(...)

§ 3

Stammkapital, Beitritt weiterer Gesellschafter

Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 60.000,00 EUR

- m.W.: sechzigtausend Euro -.

(...)“

2. Im Übrigen wird der Gesellschaftsvertrag insgesamt neu gefasst und wird bindend für die Gesellschafter wie in Anlage 1 zu dieser notariellen Niederschrift ausgewiesen, bindend vereinbart.

C. Zustimmung zu den nachfolgenden Geschäftsanteilsverkäufen- /Übertragungen

Den nachfolgend zu vereinbarenden Geschäftsanteilsverkäufen-Übertragungen („Verfügungen über Geschäftsanteile oder Teilen von Geschäftsanteilen“) wird hiermit ausdrücklich und unwiderruflich zugestimmt.

Widerspruch gegen die Beschlussfassung wurde von keinem der Gesellschafter erhoben.

Weitere Beschlüsse wurden nicht gefasst und die Gesellschafterversammlung geschlossen.

Übernahmeerklärungen

Die Gesellschaft in Firma DB Regio Aktiengesellschaft mit Sitz in Frankfurt am Main, vertreten durch den Erschienenen Ziffer 14, übernimmt hiermit auf das gemäß der Gesellschafterversammlung vom heutigen Tage des beurkundenden Notars (siehe § 3 oben), erhöhte Stammkapital von EUR 50.150,00 auf EUR 60.000,00 ihre neue Einlage (**Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 21 im Nennbetrag von EUR 3.445,00**) zu und mit den dort genannten Bedingungen und verpflichtet sich, ihre Einlagen in der dort genannten Weise zu erbringen.

Die Gesellschaft in Firma Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH mit Sitz in Friedrichshafen, vertreten durch den Erschienenen Ziffer 7, übernimmt hiermit auf das gemäß der Gesellschafterversammlung vom heutigen Tage des beurkundenden Notars (siehe § 3 oben), erhöhte Stammkapital von EUR 50.150,00 auf EUR 60.000,00 ihre neue Einlage (**Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 22 im Nennbetrag von EUR 133,00**) zu und mit den dort genannten Bedingungen und verpflichtet sich, ihre Einlagen in der dort genannten Weise zu erbringen.

Die Gesellschaft in Firma Stadtverkehr Lindau (B) GmbH mit Sitz in Lindau (Bodensee), vertreten durch den Erschienenen Ziffer 10, übernimmt hiermit auf das gemäß der Gesellschafterversammlung vom heutigen Tage des beurkundenden Notars (siehe § 3 oben), erhöhte Stammkapital von EUR 50.150,00 auf EUR 60.000,00 ihre neue Einlage (**Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 23 im Nennbetrag von EUR 454,00**) zu und mit den dort genannten Bedingungen und verpflichtet sich, ihre Einlagen in der dort genannten Weise zu erbringen.

Die Gesellschaft in Firma Regionalverkehr Bodensee-Oberschwaben GmbH (RBO) mit Sitz in Waldburg, vertreten durch den Erschienenen Ziffer 4, übernimmt hiermit auf das gemäß der Gesellschafterversammlung vom heutigen Tage des beurkundenden Notars (siehe § 3 oben), erhöhte Stammkapital von EUR 50.150,00 auf EUR 60.000,00 ihre neue Einlage (**Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 24 im Nennbetrag von EUR 603,00**) zu und mit den dort genannten Bedingungen und verpflichtet sich, ihre Einlagen in der dort genannten Weise zu erbringen.

Der Landkreis Ravensburg, vertreten durch den Erschienenen Ziffer 2, übernimmt hiermit auf das gemäß der Gesellschafterversammlung vom heutigen Tage des beurkundenden Notars (siehe § 3 oben), erhöhte Stammkapital von EUR 50.150,00 auf EUR 60.000,00 ihre neue Einlage (**Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 25 im Nennbetrag von EUR 2.140,00**) zu und mit den dort genannten Bedingungen und verpflichtet sich, ihre Einlagen in der dort genannten Weise zu erbringen.

Der Landkreis Bodenseekreis, vertreten durch den Erschienenen Ziffer 1, übernimmt hiermit auf das gemäß der Gesellschafterversammlung vom heutigen Tage des beurkundenden Notars (siehe § 3 oben), erhöhte Stammkapital von EUR 50.150,00 auf EUR 60.000,00 ihre neue Einlage (**Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 26 im Nennbetrag von EUR 2.140,00**) zu und mit den dort genannten Bedingungen und verpflichtet sich, ihre Einlagen in der dort genannten Weise zu erbringen.

Der Landkreis Lindau (Bodensee), vertreten durch den Erschienenen Ziffer 8, übernimmt hiermit auf das gemäß der Gesellschafterversammlung vom heutigen Tage

des beurkundenden Notars (siehe § 3 oben), erhöhte Stammkapital von EUR 50.150,00 auf EUR 60.000,00 ihre neue Einlage (**Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 27 im Nennbetrag von EUR 720,00**) zu und mit den dort genannten Bedingungen und verpflichtet sich, ihre Einlagen in der dort genannten Weise zu erbringen.

Herr Klaus Burkhard, (Inhaber der Einzelunternehmung in Firma Reisebüro Burkhard e.K. mit Sitz in Lindenberg i. Allgäu, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Kempten unter HRA 10194) übernimmt hiermit auf das gemäß der Gesellschafterversammlung vom heutigen Tage des beurkundenden Notars (siehe § 3 oben), erhöhte Stammkapital von EUR 50.150,00 auf EUR 60.000,00 seine neue Einlage (**Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 28 im Nennbetrag von EUR 215,00**) zu und mit den dort genannten Bedingungen und verpflichtet sich, seine Einlagen in der dort genannten Weise zu erbringen.

Ergänzend wird mitgeteilt, dass – jeweils – noch keine Leistung auf die jeweiligen neuen Einlagen erfolgt sei.

Geschäftsanteilsverkäufe und Übertragungen

Vertragsgegenstand I

§ 1 Verkauf und Abtretung

(1) Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), nachstehend auch Veräußerer, verkauft den vorbezeichneten (neu geschaffenen) Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 12 im Nennbetrag von 1.986,00 EUR an der Gesellschaft in Firma Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, an DB Regio Aktiengesellschaft, nachstehend auch Erwerber, mit allen Rechten und Pflichten, der den Verkauf annimmt.

Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) tritt den vorstehend verkauften Geschäftsanteil aufschiebend bedingt durch die Bezahlung des Kaufpreises im Sinne von 0 an den Erwerber ab, der diese Abtretung annimmt. Der Tag des Eintritts dieser aufschiebenden Bedingung wird nachstehend „Vollzugstag“ genannt.

§ 2 Kaufpreis, Gegenleistungen

Der Erwerber hat dem Veräußerer als Gegenleistung einen Kaufpreis in Höhe von 1.986,00 EUR (in Worten: eintausendneunhundertsechundachtzig Euro) zu bezahlen. Der Kaufpreis ist am 31.07.2025 zur Zahlung fällig und bis dahin unverzinslich.

Der Kaufpreis ist auf folgendes Konto des Veräußerers zu leisten und muss bei Fälligkeit gutgeschrieben sein:

Kreditinstitut: Postbank Niederlassung der Deutschen Bank Stuttgart

IBAN: DE86 6001 0070 0000 3247 04

BIC: PBNKDEFF

Im Falle von Zahlungsverzug gelten die gesetzlichen Regelungen. Maßgeblich ist der Tag der Gutschrift auf dem Veräußererkonto.

Vertragsgegenstand II

§ 3 Verkauf und Abtretung

(1) RBA Regionalbus Augsburg GmbH, nachstehend auch Veräußerer, verkauft den vorbezeichneten (neu geschaffenen) Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 15 im Nennbetrag von 348,00 EUR an der Gesellschaft in Firma Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, an Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG, nachstehend auch Erwerber, mit allen Rechten und Pflichten, der den Verkauf annimmt.

RBA Regionalbus Augsburg GmbH tritt den vorstehend verkauften Geschäftsanteil aufschiebend bedingt durch die Bezahlung des Kaufpreises im Sinne von § 4 an den Erwerber ab, der diese Abtretung annimmt. Der Tag des Eintritts dieser aufschiebenden Bedingung wird nachstehend „Vollzugstag“ genannt.

§ 4 Kaufpreis, Gegenleistungen

Der Erwerber hat dem Veräußerer als Gegenleistung einen Kaufpreis in Höhe von 348,00 EUR (in Worten: dreihundertachtundvierzig Euro) zu bezahlen.

Der Kaufpreis ist am 31.07.2025 zur Zahlung fällig und bis dahin unverzinslich.

Der Kaufpreis ist auf folgendes Konto des Veräußerers zu leisten und muss bei Fälligkeit gutgeschrieben sein:

Kreditinstitut: Sparkasse Schwaben-Bodensee

IBAN: DE15 7315 0000 0380 0056 52

BIC: BYLADEM1MLM

Im Falle von Zahlungsverzug gelten die gesetzlichen Regelungen. Maßgeblich ist der Tag der Gutschrift auf dem Veräußererkonto.

Vertragsgegenstand III

§ 5 Verkauf und Abtretung

(1) stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, nachstehend auch Veräußerer, verkauft den vorbezeichneten (neu geschaffenen) Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 19 im Nennbetrag von 397,00 EUR an der Gesellschaft in Firma Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, an Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH, nachstehend auch Erwerber, mit allen Rechten und Pflichten, der den Verkauf annimmt.

stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH tritt den vorstehend verkauften Geschäftsanteil aufschiebend bedingt durch die Bezahlung des Kaufpreises im Sinne von § 6 an den Erwerber ab, der diese Abtretung annimmt. Der Tag des Eintritts dieser aufschiebenden Bedingung wird nachstehend „Vollzugstag“ genannt.

§ 6 Kaufpreis, Gegenleistungen

Der Erwerber hat dem Veräußerer als Gegenleistung einen Kaufpreis in Höhe von 397,00 EUR (in Worten: dreihundertsiebenundneunzig Euro) zu bezahlen.

Der Kaufpreis ist am 31.07.2025 zur Zahlung fällig und bis dahin unverzinslich.

Der Kaufpreis ist auf folgendes Konto des Veräußerers zu leisten und muss bei Fälligkeit gutgeschrieben sein:

Kreditinstitut: Kreissparkasse Ravensburg

IBAN: DE37 6505 0110 0101 0448 00

BIC: SOLADES1RVB

Im Falle von Zahlungsverzug gelten die gesetzlichen Regelungen. Maßgeblich ist der Tag der Gutschrift auf dem Veräußererkonto.

Vertragsgegenstand IV

§ 7 Verkauf und Abtretung

(1) RBA Regionalbus Augsburg GmbH, nachstehend auch Veräußerer, verkauft den vorbezeichneten (neu geschaffenen) Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 16 im Nennbetrag von 373,00 EUR an der Gesellschaft in Firma Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, an Stadtwerke Überlingen GmbH, nachstehend auch Erwerber, mit allen Rechten und Pflichten, der den Verkauf annimmt.

RBA Regionalbus Augsburg GmbH tritt den vorstehend verkauften Geschäftsanteil aufschiebend bedingt durch die Bezahlung des Kaufpreises im Sinne von § 8 an den Erwerber ab, der diese Abtretung annimmt. Der Tag des Eintritts dieser aufschiebenden Bedingung wird nachstehend „Vollzugstag“ genannt.

§ 8 Kaufpreis, Gegenleistungen

Der Erwerber hat dem Veräußerer als Gegenleistung einen Kaufpreis in Höhe von 373,00 EUR (in Worten: dreihundertdreiundsiebzig Euro) zu bezahlen.

Der Kaufpreis ist am 31.07.2025 zur Zahlung fällig und bis dahin unverzinslich.

Der Kaufpreis ist auf folgendes Konto des Veräußerers zu leisten und muss bei Fälligkeit gutgeschrieben sein:

Kreditinstitut: Sparkasse Schwaben-Bodensee

IBAN: DE15 7315 0000 0380 0056 52

BIC: BYLADEM1MLM

Im Falle von Zahlungsverzug gelten die gesetzlichen Regelungen. Maßgeblich ist der Tag der Gutschrift auf dem Veräußererkonto.

Vertragsgegenstand V

§ 9 Verkauf und Abtretung

(1) RBA Regionalbus Augsburg GmbH, nachstehend auch Veräußerer, verkauft den vorbezeichneten (neu geschaffenen) Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 17 im Nennbetrag von 387,00 EUR an der Gesellschaft in Firma Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, an VBS Verkehrsbetriebe Schussental GmbH & Co. KG, nachstehend auch Erwerber, mit allen Rechten und Pflichten, der den Verkauf annimmt.

RBA Regionalbus Augsburg GmbH tritt den vorstehend verkauften Geschäftsanteil aufschiebend bedingt durch die Bezahlung des Kaufpreises im Sinne von § 10 an den Erwerber ab, der diese Abtretung annimmt. Der Tag des Eintritts dieser aufschiebenden Bedingung wird nachstehend „Vollzugstag“ genannt.

§ 10 Kaufpreis, Gegenleistungen

Der Erwerber hat dem Veräußerer als Gegenleistung einen Kaufpreis in Höhe von 387,00 EUR (in Worten: dreihundertsiebenundachtzig Euro) zu bezahlen.

Der Kaufpreis ist am 31.07.2025 zur Zahlung fällig und bis dahin unverzinslich.

Der Kaufpreis ist auf folgendes Konto des Veräußerers zu leisten und muss bei Fälligkeit gutgeschrieben sein:

Kreditinstitut: Sparkasse Schwaben-Bodensee

IBAN: DE15 7315 0000 0380 0056 52

BIC: BYLADEM1MLM

Im Falle von Zahlungsverzug gelten die gesetzlichen Regelungen. Maßgeblich ist der Tag der Gutschrift auf dem Veräußererkonto.

Vertragsgegenstand VI

§ 11 Verkauf und Abtretung

- (1) RBA Regionalbus Augsburg GmbH, nachstehend auch Veräußerer, verkauft den vorbezeichneten (neu geschaffenen) Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 18 im Nennbetrag von 95,00 EUR an der Gesellschaft in Firma Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, an Avero Bayern GmbH, nachstehend auch Erwerber, mit allen Rechten und Pflichten, der den Verkauf annimmt.

RBA Regionalbus Augsburg GmbH tritt den vorstehend verkauften Geschäftsanteil aufschiebend bedingt durch die Bezahlung des Kaufpreises im Sinne von § 12 an den Erwerber ab, der diese Abtretung annimmt. Der Tag des Eintritts dieser aufschiebenden Bedingung wird nachstehend „Vollzugstag“ genannt.

§ 12 Kaufpreis, Gegenleistungen

Der Erwerber hat dem Veräußerer als Gegenleistung einen Kaufpreis in Höhe von 95,00 EUR (in Worten: fünfundneunzig Euro) zu bezahlen.

Der Kaufpreis ist am 31.07.2025 zur Zahlung fällig und bis dahin unverzinslich.

Der Kaufpreis ist auf folgendes Konto des Veräußerers zu leisten und muss bei Fälligkeit gutgeschrieben sein:

Kreditinstitut: Sparkasse Schwaben-Bodensee

IBAN: DE15 7315 0000 0380 0056 52

BIC: BYLADEM1MLM

Im Falle von Zahlungsverzug gelten die gesetzlichen Regelungen. Maßgeblich ist der Tag der Gutschrift auf dem Veräußererkonto.

Vertragsgegenstand VII

§ 13 Verkauf und Abtretung

(1) RBA Regionalbus Augsburg GmbH, nachstehend auch Veräußerer, verkauft den vorbezeichneten (neu geschaffenen) Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 14 im Nennbetrag von 47,00 EUR an der Gesellschaft in Firma Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, an Klaus Burkhard, den Erschienenen Ziffer 18, nachstehend auch Erwerber, mit allen Rechten und Pflichten, der den Verkauf annimmt.

RBA Regionalbus Augsburg GmbH tritt den vorstehend verkauften Geschäftsanteil aufschiebend bedingt durch die Bezahlung des Kaufpreises im Sinne von § 14 an den Erwerber ab, der diese Abtretung annimmt. Der Tag des Eintritts dieser aufschiebenden Bedingung wird nachstehend „Vollzugstag“ genannt.

§ 14 Kaufpreis, Gegenleistungen

Der Erwerber hat dem Veräußerer als Gegenleistung einen Kaufpreis in Höhe von 47,00 EUR (in Worten: siebenundvierzig Euro) zu bezahlen.

Der Kaufpreis ist am 31.07.2025 zur Zahlung fällig und bis dahin unverzinslich.

Der Kaufpreis ist auf folgendes Konto des Veräußerers zu leisten und muss bei Fälligkeit gutgeschrieben sein:

Kreditinstitut: Sparkasse Schwaben-Bodensee

IBAN: DE15 7315 0000 0380 0056 52

BIC: BYLADEM1MLM

Im Falle von Zahlungsverzug gelten die gesetzlichen Regelungen. Maßgeblich ist der Tag der Gutschrift auf dem Veräußererkonto.

Vertragsgegenstand VIII

§15 Verkauf und Abtretung

(1) Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, nachstehend auch Veräußerer, verkauft den vorbezeichneten Geschäftsanteil mit der lfd. Nr. 11 im Nennbetrag von 150,00 EUR an der Gesellschaft in Firma Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, an Herrn Klaus Burkhard, den Erschienenen Ziffer 18, nachstehend auch Erwerber, mit allen Rechten und Pflichten, der den Verkauf annimmt.

Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH tritt den vorstehend verkauften Geschäftsanteil aufschiebend bedingt durch die Bezahlung des Kaufpreises im Sinne von § 16 an den Erwerber ab, der diese Abtretung annimmt. Der Tag des Eintritts dieser aufschiebenden Bedingung wird nachstehend „Vollzugstag“ genannt.

§ 16 Kaufpreis, Gegenleistungen

Der Erwerber hat dem Veräußerer als Gegenleistung einen Kaufpreis in Höhe von 150,00 EUR (in Worten: einhundertfünfzig Euro) zu bezahlen.

Der Kaufpreis ist am 31.07.2025 zur Zahlung fällig und bis dahin unverzinslich.

Der Kaufpreis ist auf folgendes Konto des Veräußerers zu leisten und muss bei Fälligkeit gutgeschrieben sein:

Kreditinstitut: Kreissparkasse Ravensburg

IBAN: DE47 6505 0110 0048 0851 42

BIC: SOLADES1RVB

Im Falle von Zahlungsverzug gelten die gesetzlichen Regelungen. Maßgeblich ist der Tag der Gutschrift auf dem Veräußererkonto.

Gemeinsame Regelungen für sämtliche Vertragsgegenstände

§ 17 Übertragungsstichtag im Innenverhältnis, Gewinnansprüche

(1) Im Innenverhältnis gilt als Übertragungsstichtag – für jeden der vertragsgegenständlichen Veräußerungen - der 01.01.2025, 00.00 Uhr. Ab diesem Tag gelten im Verhältnis zum jeweiligen Veräußerer alle Rechte und Pflichten aus dem veräußerten Geschäftsanteil auf den jeweiligen Erwerber übergegangen.

(2) Ein auf den jeweils veräußerten Geschäftsanteil für das laufende Geschäftsjahr entfallender Gewinn steht vollständig dem Erwerber zu. Ebenso steht ein hierauf entfallender Gewinn früherer Geschäftsjahre, soweit über die Gewinnverwendung noch keine Ausschüttungsbeschlüsse gefasst wurden, dem jeweiligen Erwerber zu, unabhängig vom Datum der Beschlussfassung. Vorabausschüttungen stehen demjenigen Vertragsteil zu, der zum Datum der Beschlussfassung hierüber Gesellschafter war.

§ 18 Keine Zwangsvollstreckungsunterwerfungen

(1) Eine sofortige Zwangsvollstreckungsunterwerfung hinsichtlich der Kaufpreiszahlungsverpflichtung nach dieser Niederschrift ist nach Risikobelehrung durch den Notar allseits – für keinen einzigen der Vertragsgegenstände - gewünscht.

(2) Der jeweilige Veräußerer verpflichtet sich, den Erhalt des Kaufpreises – für jeden jeweiligen Vertragsgegenstand - umgehend in Textform – jeweils - gegenüber dem betreffenden Erwerber - für dessen Vertragsgegenstand - und dem Notar zu bestätigen.

§ 19 Haftung für Rechts- und Sachmängel

(1) Der – jeweilige - Veräußerer garantiert – für den ihn betreffenden Vertragsgegenstand - verschuldensunabhängig, bezogen auf den heutigen Beurkundungstag und den Vollzugstag, dass

- a) ihm der – jeweils - übertragene Geschäftsanteil zusteht, dieser nicht mit Rechten Dritter belastet ist, die Geschäftsanteileinlage hierauf voll eingezahlt ist und eine Nachschusspflicht nicht besteht;
- b) er über den – jeweils - übertragenen Geschäftsanteil frei verfügen kann und dieser nicht bereits anderweitig abgetreten wurde.

(2) Im Falle einer Garantieverletzung stehen dem – jeweiligen - Erwerber – für den ihn betreffenden Vertragsgegenstand - die Rechte nach § 437 BGB zu. Insbesondere kann er verschuldensunabhängig verlangen, so gestellt zu werden, wie er stünde, wenn die betreffende Garantie zutreffend wäre.

(3) Die unter vorstehenden Absätzen 1 und 2 bezeichneten Garantien sind abschließend und alle anderen Rechte und Ansprüche, welche dem Erwerber nach deutschem Recht zustehen könnten – unabhängig von ihrer Entstehung, ihrem Umfang und ihrer rechtlichen Grundlage – einschließlich Ansprüchen wegen vorvertraglicher Pflichtverletzung (§§ 311 Abs. 2 und 3, 241 Abs. 2 BGB) (culpa in contrahendo), Verletzung einer Pflicht aus dem Schuldverhältnis (insbesondere gemäß §§ 280, 282, 241 BGB), Störung der Geschäftsgrundlage (§ 313 BGB), aufgrund gesetzlicher Mängelhaftungsvorschriften (insbesondere gemäß §§ 437 bis 441, 453 BGB) und Delikt sowie alle sonstigen Ansprüche, die als Folge eines Rücktritts, einer Anfechtung oder Minderung oder aus anderen Gründen eine Beendigung, Unwirksamkeit oder Rückabwicklung dieses Vertrags, eine Änderung seines Inhalts oder eine Rückzahlung oder Reduzierung des Kaufpreises zur Folge haben können, werden hiermit einvernehmlich ausgeschlossen, es sei denn, der Anspruch beruht auf einer vorsätzlichen Handlung des Veräußerers oder arglistigen Täuschung durch diesen und/oder seiner Erfüllungsgehilfen. Ansprüche hieraus verjähren in einem Jahr ab dem gesetzlichen Verjährungsbeginn. Von dem Ausschluss ausgenommen sind, sofern bei einer Anteilsveräußerung überhaupt einschlägig, auch Ansprüche auf Schadensersatz aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, wenn der Verkäufer die Pflichtverletzung zu vertreten hat, und auf Ersatz sonstiger Schäden, die auf einer vorsätzlichen Pflichtverletzung des Verkäufers, seiner gesetzlichen Vertreter und/oder Erfüllungsgehilfen beruhen.

§ 20 Zustimmung

Nach § 5 des Gesellschaftsvertrages bedarf die Veräußerung und Abtretung von Geschäftsanteilen der Zustimmung der Gesellschafterversammlung. Diese wurde durch Beschluss unter § 3 Ziffer A und C erklärt.

§ 21 Gesellschafterliste

Der Notar wird unmittelbar nach Kenntnis über den Eintritt der – für den jeweiligen Vertragsgegenstand vereinbarten - Bedingung für die Abtretung des

Vertragsgegenstandes mindestens in Textform informiert und sodann eine aktuelle Gesellschafterliste beim Registergericht einreichen, § 40 Abs. 2 S. 1 GmbHG, sowie der Gesellschaft übermitteln.

§ 22 Grundbesitz

Die Gesellschaft hat nach Angabe der Erschienenen keinen Grundbesitz; sie ist auch nicht unmittelbar und/oder mittelbar an grundbesitzhaltenden Gesellschaften beteiligt.

§ 23 Kosten und Steuern

Die Kosten dieser Urkunde und ihres Vollzugs trägt die Gesellschaft. Etwaige Erwerbsteuern trägt der – jeweilige – Erwerber für seinen Vertragsgegenstand. Der beurkundende Notar hat darüber hinaus auf die gesamtschuldnerische Haftung der Beteiligten für Kosten und Steuern hingewiesen.

Kosten für Berater (insbesondere Steuerberater und Rechtsanwälte) sind von derjenigen Partei (selbst) zu tragen, die den jeweiligen Berater beauftragt hat.

§ 24 Schlussbestimmungen

Änderungen, Ergänzungen oder eine Aufhebung dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform, soweit nicht eine strengere Form gesetzlich vorgeschrieben ist. Das gilt auch für die Änderung oder Aufhebung dieser Schriftformklausel.

Falls einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam oder undurchführbar sein oder werden sollten oder dieser Vertrag Lücken enthält, wird dadurch die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht berührt. Anstelle der unwirksamen, undurchführbaren oder fehlenden Bestimmung gilt eine solche wirksame Bestimmung als vereinbart, wie sie die Parteien vernünftigerweise vereinbart hätten, wenn ihnen beim Abschluss dieses Vertrages die Unwirksamkeit, Undurchführbarkeit oder das Fehlen der betreffenden Bestimmung bewusst gewesen wäre. Dies gilt auch dann, wenn die Unwirksamkeit oder Undurchführbarkeit auf einem in diesem Kaufvertrag vorgeschriebenen Maß der Leistung oder Zeit beruht. In diesem Fall tritt ein dem Vereinbarten möglichst nahekommendes rechtlich zulässiges Maß der Leistung oder Zeit an die Stelle des in diesem Kaufvertrag Vereinbarten. Die Parteien sind sich einig, dass die vorstehende Regelung nicht lediglich eine Beweislastumkehr zur Folge haben soll, sondern dass § 139 BGB insgesamt abbedungen ist.

§ 25 Hinweise

Der Notar weist die Beteiligten insbesondere auf Folgendes hin:

- Die Kapitalerhöhung wird erst mit ihrer Eintragung in das Handelsregister wirksam.
- Erreicht der Wert der Einlage im Zeitpunkt der Eintragung der Kapitalerhöhung in das Handelsregister nicht den Betrag der dafür übernommenen Einlage, haftet jeder Gesellschafter für die Differenz.

- Inhaber neuer Geschäftsanteile haften für eventuelle Rückstände auf alte Einlagen und für eventuelle Rückstände auf andere neue Einlagen. Inhaber alter Geschäftsanteile haften für eventuelle Rückstände auf neue Einlagen.
- Auf die Risiken sogenannter verdeckter Sacheinlagen, d.h. insbesondere die Einbringung von Forderungen oder Gegenständen an Stelle der Bareinzahlung oder bloßes Hin- und Herzahlen (Fortbestehen der Bareinlagepflicht, steuer- und strafrechtliche Folgen).
- Rückzahlungen von Einlagen sind nur im Rahmen des § 19 Absatz 5 GmbHG zulässig und müssen angemeldet werden.
- Die Gesellschafter und Geschäftsführer haften der Gesellschaft für die richtige und vollständige Erbringung der Einlagen und für etwaigen weiteren Schaden aus mangelhafter Einlageerbringung; falsche Angaben über die Kapitalerbringung sind darüber hinaus strafbar.
- Der Erwerber haftet gemäß § 16 Absatz 2 GmbHG für die zur Zeit der Aufnahme der neuen Gesellschafterliste in das Handelsregister auf den erworbenen Geschäftsanteil rückständigen Einlageverpflichtungen – in voller Höhe – neben dem weiterhaftenden Veräußerer. Dies gilt insbesondere auch für den Fall, dass die Einlagen auf den Geschäftsanteil nicht ordnungsgemäß erbracht wurden, z.B. bei einer nicht offengelegten Einlagenrückgewähr nach § 19 Absatz 5 GmbHG. Der Erwerber muss Leistungen erstatten, die der Veräußerer entgegen dem Verbot des § 30 GmbHG von der Gesellschaft geleistet wurden.
- Der Erwerber haftet darüber hinaus in derselben Weise als Regressschuldner für Rückstände auf den Geschäftsanteil der Mitgesellschafter (§ 24 GmbHG) und solche Erstattungsansprüche, die sich gegen die Mitgesellschafter richten (§ 31 Absatz 3 GmbHG).
- Der Veräußerer haftet in den Fällen der §§ 22, 28 GmbHG (Ausschluss des Gesellschafters – d.h. des Erwerbers – wegen Nichtzahlung der ausstehenden Einlage und bei Verletzung etwa im Gesellschaftsvertrag vereinbarten beschränkten Nachschusspflicht).
- Ein gutgläubiger, lastenfreier Erwerb von Geschäftsanteilen ist nicht möglich, so dass der Erwerber auf die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben des Veräußerers angewiesen ist.
- Der Erwerber gilt im Verhältnis zur Gesellschaft erst dann als Inhaber der Geschäftsanteile und damit als Gesellschafter, wenn er in der im Handelsregister aufgenommenen Gesellschafterliste eingetragen ist, §§ 16 Absatz 1, 40 GmbHG. Bei jedweden Veränderungen in der Person der Gesellschafter, bei den persönlichen Angaben zu den Gesellschaftern (Name, Wohnort), in der Stückelung oder einer sonstigen Veränderung der Geschäftsanteile muss der Geschäftsführer eine neue Liste der Gesellschafter beim Handelsregister einreichen, soweit nicht ein Notar an der Veränderung mitgewirkt hat.
- Alle Vereinbarungen müssen richtig und vollständig beurkundet sein; nicht beurkundete Vereinbarungen sind möglicherweise nichtig und können die Wirksamkeit des gesamten Vertrages in Frage stellen.

- Der Notar hat die steuerliche Prüfung dieses Vertrages durch die jeweiligen Steuerberater der Parteien empfohlen; der Notar übernimmt keine steuerliche Beratung. Die Beteiligten bestätigen jeweils, dass sie genügend Gelegenheit hatten, steuerliche Fragestellungen im Zusammenhang mit den Übertragungen von GmbH-Geschäftsanteilen und damit verbundener oder zusammenhängender Umstände steuerlich zu klären bzw. klären zu lassen.
- Die Beteiligten wurden vom Notar über ihre Pflichten im Zusammenhang mit dem Transparenzregister belehrt, insbesondere wurde über den Begriff des wirtschaftlich Berechtigten und die damit im Zusammenhang stehenden Meldepflichten vom Notar informiert.

§ 26 Vollmachten

Sämtliche Beteiligte erteilen den Notariatsangestellten Frau Sabine Jäger, Frau Ursula Niggemann-Schmidt, Frau Andrea Weißenrieder, Frau Diana Kill, Frau Stefanie Altug – je einzeln berechtigt – die uneingeschränkte Vollmacht zur Abgabe aller weiteren Erklärungen und zur Vornahme von Rechtshandlungen jeder Art im Zusammenhang mit dieser Urkunde. Die Bevollmächtigten sind insbesondere befugt, die vom zuständigen Registergericht verlangten Änderungen und sonstige Ergänzungen der Urkunde vorzunehmen sowie alle Maßnahmen zu treffen, die zur vollständigen Erledigung der Angelegenheit erforderlich sind. Die Bevollmächtigten sind von den Beschränkungen des § 181 BGB befreit und können die Vollmacht ganz oder teilweise auf Dritte übertragen, soweit rechtlich möglich.

Die Vollmachten sind unabhängig von der Wirksamkeit des Vertrags und nach außen unbeschränkt.

§ 27 Abschriften

Von dieser Urkunde erhalten:

Beglaubigte Abschriften:

jeder Vertragsteil,

die Gesellschaft zusammen mit – der jeweils - aktuellen Gesellschafterliste,

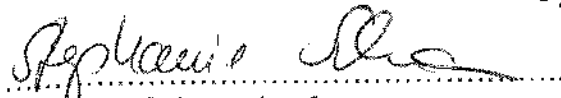
Einfache Abschriften:

das Finanzamt Ravensburg – Körperschaftsteuerstelle –

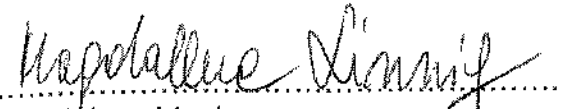
Beglaubigte Abschrift (auszugsweise)

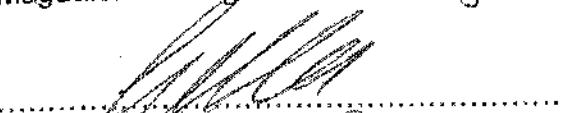
– Amtsgericht / Registergericht – Handelsregister Ulm

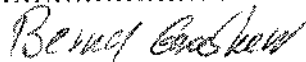
Vorstehende Niederschrift samt Anlage 1 wurde vom Notar vorgelesen, daraufhin genehmigt und eigenhändig unterschrieben wie folgt:


.....
Stephanie Schwarzkopf

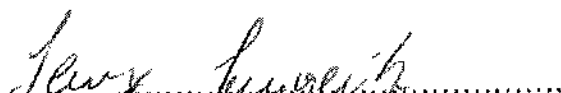

.....
Tobias Koch


.....
Magdalena Linnig

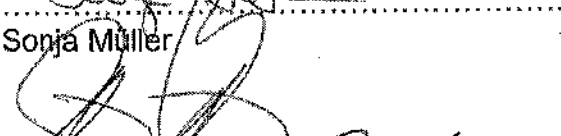

.....
Philipp Reinhalter




.....
Dr. Andreas Thiel-Böhm


.....
Jenny Andrea Jungnitz

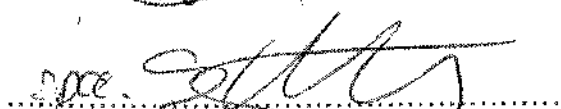

.....
Sonja Müller


.....
Martin Andreas Pöhler


.....
René Pietsch


.....
Bernd Hasenfratz


.....
Andreas Pfingst


.....
Stefan Müller



- 22 -

.....
Frank Preikschat



.....
Fabian Amini



.....
Klaus Peter Burkhard



.....
Notar Sebastian Mai



LANDRATSAMT
BODENSEE-KREIS

Der Landrat

VOLLMACHT

Anlage, Vollmacht,
Verkehrs-
nachfrage

Hiermit bevollmächtige ich, Landrat Luca Wilhelm Prayon, in meiner Eigenschaft als gesetzlicher Vertreter des

Landkreis Bodenseekreis

mit dem Sitz in Friedrichshafen,

Frau Stephanie Schwarzkopf, geb. 05.11.1983 in Gotha

und zwar für sich allein (Einzelvertretung), den Landkreis Bodenseekreis

1. als Gesellschafterin in der Gesellschafterversammlung am 7. Juli 2025 der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH mit Sitz in Ravensburg, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm unter HR B 552545 (nachfolgend „Gesellschaft“), vollumfänglich und uneingeschränkt zu vertreten, und dabei jeweils die Gesellschafterrechte einschließlich des Stimmrechtes für die Vollmachtgeberin auszuüben, insbesondere im Rahmen von Beschlussfassungen über die Änderungen des Gesellschaftsvertrages, einschließlich der vollständigen Neufassung des Gesellschaftsvertrages, Erhöhung des Stammkapitals auf 60.000 Euro sowie im Rahmen von Beschlussfassungen über die Neuordnung bzw. Umbenennung sowie Teilung der Geschäftsanteile an der Gesellschaft,
2. und für den Landkreis Bodenseekreis im Rahmen der Kapitalerhöhung vom 7. Juli 2025 neue Geschäftsanteile mit der laufenden Nr. 26 im Nennbetrag von 2.140 Euro zu den vereinbarten Bedingungen der Kapitalerhöhung zu übernehmen.

Die Bevollmächtigte ist berechtigt, alle in diesem Zusammenhang erforderlichen oder angemessenen Erklärungen abzugeben und entgegenzunehmen sowie Handlungen vorzunehmen, die sie im Zusammenhang mit den in dieser Vollmacht genannten Rechtsgeschäften, Erklärungen und Maßnahmen für notwendig oder zweckdienlich halten.

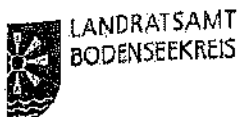
Die Vollmacht ist beschränkt auf die Dauer des Beschäftigungsverhältnisses und jederzeit widerruflich.

Friedrichshafen, den 26.06.2025


Luca Wilhelm Prayon
Landrat



Anlage: Kopie Lichtbildausweis oder Dienstausweis bzw. Lichtbild des Vollmachtgebers



LANDRATSAMT
BODENSEE-KREIS

DIENSTAUSWEIS

ca Wilhelm Prayon

Landrat



gestellt am 18. Januar 2024 gültig bis 14. Juni 2031

Der Inhaber dieses Ausweises ist Mitarbeiter des Landratsamts Bodenseekreis. Er ist berechtigt, die zur Erfüllung seiner dienstlichen Aufgaben notwendigen Handlungen durchzuführen. Bei polizeilichen Absperrungen ist ihm Durchlass zu gewähren. Er ist berechtigt, Grundstücke zu betreten.


Dr. Kockeisen, Erster Landesbeamter

Ausweis Nr.
6/2024



Wo der Süden am schönsten ist.

VOLLMACHT

Der Unterzeichnende,

Herrn Harald Sievers,
geboren am 09.09.1975,
dienstansässig im Kreishaus I, Friedenstr. 6, 88212 Ravensburg

in seiner Funktion als Landrat und Vertreter des Landkreises Ravensburg

– Vollmachtgeber –

bevollmächtigt hiermit

Herrn Tobias Koch,
Leitung der Stabsstelle Nachhaltige Mobilität,
geboren am 12.01.1991,
dienstansässig im Verwaltungsgebäude Brielmayerstr. 2, 88250 Weingarten

– Bevollmächtigter –

den Landkreis Ravensburg als Gesellschafter der Gesellschaft in Firma Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH mit Sitz in Ravensburg, eingetragen im HR des AG Ulm unter HRB 552545,

bei der Gesellschafterversammlung der Gesellschaft (Vollversammlung) am Montag, 7. Juli 2025 vollumfänglich und uneingeschränkt zu vertreten.

Der Bevollmächtigte ist dabei berechtigt, alle von ihm in diesem Zusammenhang als notwendig, angemessen und/oder zweckmäßig angesehenen Erklärungen und Rechtshandlungen für den Vollmachtgeber abzugeben und/oder entgegenzunehmen, einschließlich des Verzichts auf die Einhaltung aller durch Gesetz und/oder Gesellschaftsvertrag vorgeschriebenen Frist- und Formvorschriften, insbesondere auch sein Stimmrecht als Gesellschafter sowie die diesem weiter zustehenden Gesellschafterrechte für ihn auszuüben.

Bei der o.g. Gesellschafterversammlung ist der Bevollmächtigte im Besonderen zur Ausübung folgender Gesellschafterrechte vollumfänglich – auch zur Zeichnung entsprechender Verträge – berechtigt:

1. Die Zustimmung zur Kapitalerhöhung des Stammkapitals der Gesellschaft von EUR 50.150,00 auf EUR 60.000,00,
2. Die Zustimmung zu den Geschäftsanteilsverkäufen und -Übertragungen, einhergehend mit der Teilung und neuen Nummerierung gehaltener nummerierter Geschäftsanteile,

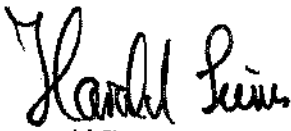


3. Die Übernahmeerklärung für die neue Einlage des Landkreises Ravensburg als Geschäftsanteil mit der lfd. Nummer 26 im Nennbetrag von EUR 2.140,00,
4. Die Zustimmung zur Neufassung des Gesellschaftsvertrags.

Die Vollmacht ist in stets widerruflicher Weise erteilt. Sie erlischt nicht mit dem Tode des Vollmachtgebers. Die Vollmacht erlischt mit Ablauf des Tages der Gesellschafterversammlung am 7. Juli 2025.

Die Vollmacht ist im Außenverhältnis, insbesondere gegenüber dem Registergericht und sonstigen Dritten unbeschränkt wirksam. Im Innenverhältnis ist der Bevollmächtigte an die Weisungen des Vollmachtgebers gebunden.

Ravensburg, 10.06.2025



Harald Sievers
Landrat



Anlage: Kopie Lichtbildausweis oder Dienstaussweis bzw. Lichtbild des Vollmachtgebers

Ugsehwift

Ermächtigung unter Gesamtvertretern

I. Vorbemerkung

1)

Die RBA Regionalbus Augsburg GmbH mit dem Sitz in Augsburg, eingetragen im Handelsregister des Amtsgericht Augsburg HRB 11157 (Anschrift: 86199 Augsburg, Eichleitnerstr. 17) ist hier: Gesellschafter der im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm unter HRB 552545 eingetragenen Gesellschaft Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH mit dem Sitz in Ravensburg (Anschrift: Bahnhofplatz 5, 88214 Ravensburg).

Die Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH. beabsichtigt, am 07.07.2025 eine außerordentliche Gesellschafterversammlung abzuhalten. Dort sind die nach der Anlage 1a zu TOP 2 (Kapitalerhöhung und Geschäftsanteilsverkaufs- und Übertragungsverträge sowie Neufassung des Gesellschaftsvertrags) in der Fassung vom 3.6.2025 vorgelegten Beschlüsse zur Kapitalerhöhung, Teilung der Geschäftsanteile, Geschäftsanteilsverkaufs- und Übertragungsverträge vorgesehen.

Insbesondere soll der von der RBA Regionalbus Augsburg GmbH gehaltene, nummerierte Geschäftsanteil Nr. 9 im Nennbetrag von EUR 1.250,00 in fünf Geschäftsanteile mit Nennbeträgen von EUR 47,00, EUR 348,00, EUR 373,00, EUR 387 und EUR 95,00 geteilt werden, welche an die Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG, die Stadtwerke Überlingen GmbH, die VBV Verkehrsbetriebe Schussental GmbH & Co. KG, die Averio Bayern GmbH und Klaus Burkhard in der jeweils angegebenen Höhe verkauft und abgetreten werden sollen.

Der Kaufpreis soll zum 31.7.2025 fällig werden. Der Übertragungstichtag soll rückwirkend auf den 1.1.2025 datiert werden.

Das Stammkapital der Gesellschaft soll von EUR 50.150,00 (in Worten: fünfzigtausend einhundertfünfzig Euro) um EUR 9.850,00 (in Worten: neuntausend achthundert fünfzig Euro) auf EUR 60.000,00 (in Worten: sechzigtausend Euro) erhöht werden.

Die Kapitalerhöhung soll durch Ausgabe von acht neuen Geschäftsanteilen in der in der Anlage 1a jeweils benannten Höhe und unter der in der Anlage 1a angegebenen Neuuzuordnung der Geschäftsanteile erfolgen.

Die anteiligen Kosten für die Beurkundung der Geschäftsanteilsübertragungsverträge sollen differenziert ausgewiesen und von bodo an die betreffenden Gesellschafter weiterberechnet werden.

In der Gesellschafterversammlung soll des Weiteren der Gesellschaftsvertrag entsprechend den Anlagen 1b und c zu TOP 2 in den Fassungen vom 5.6.2025 geändert und neu gefasst werden.

Des Weiteren sollen in der Gesellschafterversammlung gem. TOP 3 in der Fassung vom 3.6.2025 und den dazugehörigen Anlagen 1a-e in den Fassungen vom 2.6.2025 die Verbundverträge über entsprechende Nachträge erweitert werden.

2)

Die RBA Regionalbus Augsburg GmbH mit dem Sitz in Augsburg, eingetragen im Handelsregister des Amtsgericht Augsburg HRB 11157 (Anschrift: 86199 Augsburg, Eichleitnerstr. 17) hat derzeit zwei Geschäftsführer, nämlich Herrn Dominic Kuhn und Herrn Martin Andreas Pöhler.

Die in der Satzung der vorgenannten GmbH niedergelegte und im Handelsregister eingetragene abstrakte Vertretungsregelung der Geschäftsführer lautet: „Ist nur ein Geschäftsführer bestellt, so vertritt er die Gesellschaft allein. Sind mehrere Geschäftsführer bestellt, so wird die Gesellschaft durch zwei Geschäftsführer oder durch einen Geschäftsführer gemeinsam mit einem Prokuristen vertreten.“

Im Handelsregister ist keine von der vorstehenden Vertretungsbefugnis abweichende konkrete Vertretungsbefugnis der vorgenannten Geschäftsführer eingetragen. Jedoch ist bei allen vorgenannten Geschäftsführern vermerkt, dass diese befugt sind, im Namen der Gesellschaft mit sich im eigenen Namen oder als Vertreter eines Dritten Rechtsgeschäfte abzuschließen.

II.

Ermächtigung

Der - wie vorstehend beschrieben - nur mit Gesamtvertretungsmacht ausgestattete Geschäftsführer der RBA Regionalbus Augsburg GmbH, Herr Martin Andreas Pöhler, und Herr Dominic Kuhn als weiterer Geschäftsführer der Gesellschaft - handelnd für RBA Regionalbus Augsburg GmbH, ermächtigen hiermit den Geschäftsführer der vorgenannten GmbH,

Herrn Martin Andreas Pöhler,
geboren am 04.10.1970,
wohnhaft in Ulm

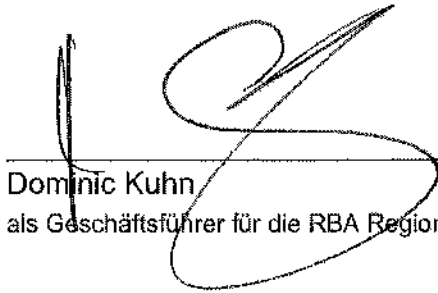
im Namen der RBA Regionalbus Augsburg GmbH zu den in vorstehenden Ziffer I. 1. genannten beabsichtigten Handlungen und zur Abgabe aller hierzu erforderlichen und/oder zweckdienlichen Erklärungen, insbesondere zur Ausübung der Gesellschafterrechte – soweit zulässig –, sowie zur Vertretung in der Gesellschafterversammlung und zur Ausübung des Stimmrechts aus den Geschäftsanteilen.

Die vorstehende Ermächtigung erfolgt unter analoger Anwendung der Bestimmungen des § 78 Abs. 4 Satz 1 AktG und mit der Folge, dass

- a) der ermächtigende Geschäftsführer bei der jeweiligen Erklärungsabgabe im vorstehenden Rahmen nicht mehr mitzuwirken braucht,
- b) die vorstehende Ermächtigung den ermächtigten Geschäftsführer, Herrn Martin Andreas Pöhler, befreit von der Mitwirkungslast des ermächtigenden Geschäftsführers, so dass für den ermächtigten Geschäftsführer Martin Andreas Pöhler dessen organschaftliche Gesamtvertretungsmacht zur Alleinvertretungsmacht

- beschränkt auf den vorstehend näher beschriebenen Ermächtigungsumfang -
bzw. -bereich- erstarkt.

Augsburg, den 16.06.2025



Dominic Kuhn
als Geschäftsführer für die RBA Regionalbus Augsburg GmbH



Martin Andreas Pöhler

Vertretungsbescheinigungen nach § 21 BNotO

Aufgrund Einsichtnahme in das jeweilige elektronische Handelsregisterblatt am 7. Juli 2025 bescheinigt der unterzeichnete Notar nach § 21 BNotO was folgt:

Unter der HRB-Nr. 11157 ist beim Amtsgericht Augsburg die Gesellschaft in Firma **RBA Regionalbus Augsburg GmbH mit Sitz in Augsburg** eingetragen.
Herr Dominic Kuhn, geboren am 04.03.1988 und Herr Martin Andreas Pöhler, geboren am 04.10.1970 (=Unterzeichner der Ermächtigungsurkunde vom 16. Juni 2025) sind dortselbst als gesamtvertretungsbefugte, von beiden Beschränkungen nach § 181 BGB befreite Geschäftsführer eingetragen.

Unter der HRB-Nr. 580611 ist beim Amtsgericht Freiburg im Breisgau die Gesellschaft in Firma **Stadtwerke Überlingen GmbH mit Sitz in Überlingen** eingetragen.
Herr Alexander-Florian Bürkle, geboren am 21.10.1971 (=Unterzeichner der Vollmachtsurkunde vom 10. Juni 2025) ist dortselbst als einzelvertretungsbefugter, von beiden Beschränkungen nach § 181 BGB befreiter Geschäftsführer eingetragen.

Friedrichshafen, den 7. Juli 2025

Mai, Notar



VOLLMACHT

Hiermit bevollmächtige ich namens der

Stadtverkehr Lindau (B) GmbH

mit dem Sitz in Lindau (B), eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Kempten
(Allgäu) unter HRB 10433,

Herrn René Pietsch

geschäftsansässig Auenstraße 12, 88131 Lindau (B)

und zwar für sich allein (Einzelvertretung), die Stadtverkehr Lindau (B) GmbH

1. als Gesellschafterin in einer oder mehreren Gesellschafterversammlungen der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH mit Sitz in Ravensburg, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm unter HR B 552545 (nachfolgend „Gesellschaft“), zu vertreten, und dabei jeweils die Gesellschafterrechte einschließlich des Stimmrechtes für die Vollmachtgeberin auszuüben, insbesondere im Rahmen von Beschlussfassungen über jegliche Änderungen des Gesellschaftsvertrages, einschließlich der vollständigen Neufassung des Gesellschaftsvertrages, Erhöhung des Stammkapitals sowie im Rahmen von Beschlussfassungen über die Neuordnung bzw. Umbenennung sowie Teilung der Geschäftsanteile an der Gesellschaft,
2. und für die Stadtverkehr Lindau (B) GmbH im Rahmen der Kapitalerhöhung vom 7. Juni 2025 neue Geschäftsanteile mit der laufenden Nr. 23 im Nennbetrag von 454 Euro zu den vereinbarten Bedingungen der Kapitalerhöhung zu übernehmen.

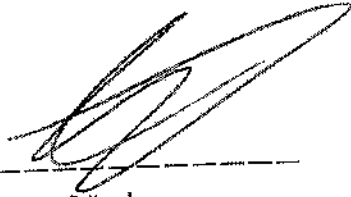
Der Bevollmächtigte ist berechtigt, alle in diesem Zusammenhang erforderlichen oder angemessenen Erklärungen abzugeben und entgegenzunehmen sowie Handlungen vorzunehmen, die sie im Zusammenhang mit den in dieser Vollmacht genannten Rechtsgeschäften, Erklärungen und Maßnahmen für notwendig oder zweckdienlich halten.

In Zweifelsfällen ist diese Vollmacht weit auszulegen, um den mit ihrer Erteilung beabsichtigten Zweck erreichen zu können.

Der Bevollmächtigte ist berechtigt, allein zu handeln und Untervollmacht in gleichem Umfang zu erteilen.

Lindau (B), den 26.06.2025

Stadtverkehr Lindau (B) GmbH



Hannes Rösch
Geschäftsführer
Stadtverkehr Lindau (B) GmbH
Auenstraße 12
88131 Lindau (B)

UVZNr. K 834/2025

Ich beglaube die Echtheit der vorstehenden, heute vor mir anerkannten
Unterschrift von

Herrn Hannes Michel Friedrich Rösch,
geboren am 17.07.1982 in Ulm,
geschäftsansässig in 88131 Lindau (B), Auenstraße 12,
ausgewiesen durch amtlichen Lichtbildausweis.

Lindau (Bodensee), den sechszwanzigsten Juni zweitausendfünfundzwan-
zig




Kühnlein, Notar

BESCHEINIGUNG ÜBER VERTRETUNGSBERECHTIGUNG

Hiermit bescheinige ich auf Grund Einsichtnahme in das elektronisch geführte
Handelsregister des Amtsgerichts Kempten - Registergericht -,
am 27.06.2025, dass dort unter HRB 10433 die

Stadtverkehr Lindau (B) GmbH
mit dem Sitz in Lindau (Bodensee)

und

Herr Hannes Michel Friedrich Rösch
geb. am 17.07.1982

als deren einzelvertretungsberechtigter Geschäftsführer eingetragen sind.

Lindau (Bodensee), den 27.06.2024


Kühnlein, Notar

VOLLMACHT

Hiermit bevollmächtigen wir namens der

DB Regio Aktiengesellschaft

mit dem Sitz in Frankfurt am Main, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts
Frankfurt am Main unter HRB 50977,

Herrn Frank Preikschat

geschäftsansässig Bismarckallee 5-7, 79098 Freiburg im Breisgau

Herrn Oliver Kuppek

geschäftsansässig Lautenschlagerstr. 3, 70173 Stuttgart

und zwar jeden für sich allein (Einzelvertretung), die DB Regio Aktiengesellschaft

1. als Gesellschafterin in einer oder mehreren Gesellschafterversammlungen der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH mit Sitz in Ravensburg, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm unter HR B 552545 (nachfolgend „Gesellschaft“), zu vertreten, und dabei jeweils die Gesellschafterrechte einschließlich des Stimmrechtes für die Vollmachtgeberin auszuüben, insbesondere im Rahmen von Beschlussfassungen über jegliche Änderungen des Gesellschaftsvertrages, einschließlich der vollständigen Neufassung des Gesellschaftsvertrages, Erhöhung des Stammkapitals sowie im Rahmen von Beschlussfassungen über die Neuordnung bzw. Umbenennung sowie Teilung der Geschäftsanteile an der Gesellschaft,
2. und bei dem Anteilskauf Nr. 21 im Nennbetrag von 3.445 Euro von der Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH zu vertreten.

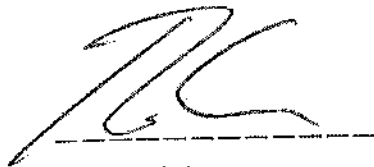
Die Bevollmächtigten sind berechtigt, alle in diesem Zusammenhang erforderlichen oder angemessenen Erklärungen abzugeben und entgegenzunehmen sowie Handlungen vorzunehmen, die sie im Zusammenhang mit den in dieser Vollmacht genannten Rechtsgeschäften, Erklärungen und Maßnahmen für notwendig oder zweckdienlich halten.

In Zweifelsfällen ist diese Vollmacht weit auszulegen, um den mit ihrer Erteilung beabsichtigten Zweck erreichen zu können.

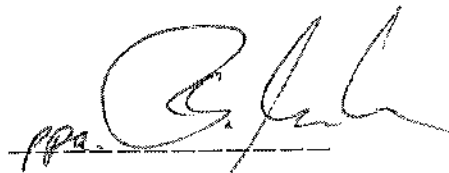
Die Bevollmächtigten sind berechtigt, allein zu handeln und Untervollmacht in gleichem Umfang zu erteilen.

Frankfurt am Main, den ~~27.05.2025~~ 23.06.2025

DB Regio Aktiengesellschaft



Ralph Rohde
Vorstand



Rainer Müller
Prokurist

Vorstehende, heute eigenhändig vor mir vollzogenen Unterschriften von

1. Herrn
Ralph Rohde,
geboren am 03.02.1972,
geschäftsansässig Europa-Allee 70-76, 60486 Frankfurt am Main,
– aus früherer Beurkundung von Person bekannt –

und
2. Herrn
Rainer Müller, geboren am 05.03.1974,
geschäftsansässig Europa-Allee 70-76, 60486 Frankfurt am Main,
– aus früherer Beurkundung von Person bekannt –

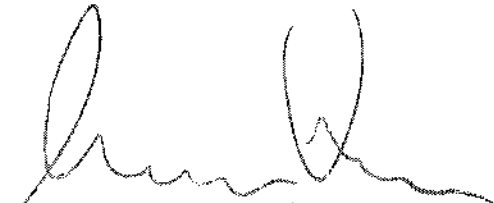
unter der vorstehend angehefteten Vollmacht beglaubige ich hiermit.

Die vor der Beglaubigung von mir gestellte Frage nach einer Vorbefassung i.S.v. § 3 Abs. 1 Nr. 7 BeurkG wurde von den vorstehend genannten Beteiligten jeweils verneint.

Weiterhin bescheinige ich hiermit gemäß § 21 BNotO aufgrund meiner Einsichtnahme in das elektronisch geführte Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom heutigen Tag, dass dort unter der Register-Nr. HRB 50977 die DB Regio Aktiengesellschaft mit Sitz in Frankfurt am Main eingetragen ist und dass der vorstehend genannte Herr Ralph Rohde für diese Aktiengesellschaft als Vorstand und der vorstehend genannte Herr Rainer Müller als Prokurist eingetragen ist und dass die Herren Rohde und Müller in dieser Funktion berechtigt sind, die DB Regio Aktiengesellschaft gemeinsam zu vertreten.

Frankfurt am Main, den 23.06.2025




(Dr. Alexander Wenz)
Notar

VOLLMACHT

Hiermit bevollmächtige ich namens der

Stadtwerke Überlingen GmbH

mit dem Sitz in Überlingen, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Freiburg i. Br.
unter HRB 580611,

Frau Magdalena Linnig

geschäftsansässig Kornblumenstraße 7/1, 88046 Friedrichshafen

und zwar für sich allein (Einzelvertretung) unter Befreiung von den Beschränkungen des § 181 BGB, die Stadtwerke Überlingen GmbH

1. als Gesellschafterin in einer oder mehreren Gesellschafterversammlungen der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH mit Sitz in Ravensburg, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm unter HR B 552545 (nachfolgend „Gesellschaft“), zu vertreten, und dabei jeweils die Gesellschafterrechte einschließlich des Stimmrechtes für die Vollmachtgeberin auszuüben, insbesondere im Rahmen von Beschlussfassungen über jegliche Änderungen des Gesellschaftsvertrages, einschließlich der vollständigen Neufassung des Gesellschaftsvertrages, Erhöhung des Stammkapitals sowie im Rahmen von Beschlussfassungen über die Neuordnung bzw. Umbenennung sowie Teilung der Geschäftsanteile an der Gesellschaft,
2. und bei dem Anteilskauf Nr. 16 im Nennbetrag von 373 Euro von der Regionalbus Augsburg GmbH zu vertreten.

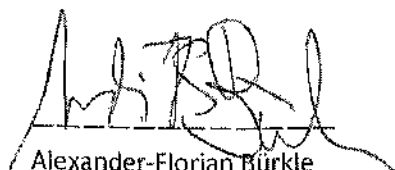
Die Bevollmächtigte ist berechtigt, alle in diesem Zusammenhang erforderlichen oder angemessenen Erklärungen abzugeben und entgegenzunehmen sowie Handlungen vorzunehmen, die sie im Zusammenhang mit den in dieser Vollmacht genannten Rechtsgeschäften, Erklärungen und Maßnahmen für notwendig oder zweckdienlich halten.

In Zweifelsfällen ist diese Vollmacht weit auszulegen, um den mit ihrer Erteilung beabsichtigten Zweck erreichen zu können.

Die Bevollmächtigte ist berechtigt, allein zu handeln und Untervollmacht in gleichem Umfang zu erteilen.

Überlingen, den 10/06/2025

Stadtwerke Überlingen GmbH


Alexander-Florian Bürkle
Geschäftsführer

Vertretungsbescheinigungen nach § 21 BNotO

Aufgrund Einsichtnahme in das jeweilige elektronische Handelsregisterblatt am 7. Juli 2025 bescheinigt der unterzeichnete Notar nach § 21 BNotO was folgt:

Unter der HRB-Nr. 11157 ist beim Amtsgericht Augsburg die Gesellschaft in Firma **RBA Regionalbus Augsburg GmbH mit Sitz in Augsburg** eingetragen.
Herr Dominic Kuhn, geboren am 04.03.1988 und Herr Martin Andreas Pöhler, geboren am 04.10.1970 (=Unterzeichner der Ermächtigungsurkunde vom 16. Juni 2025) sind dortselbst als gesamtvertretungsbefugte, von beiden Beschränkungen nach § 181 BGB befreite Geschäftsführer eingetragen.

Unter der HRB-Nr. 580611 ist beim Amtsgericht Freiburg im Breisgau die Gesellschaft in Firma **Stadtwerke Überlingen GmbH mit Sitz in Überlingen** eingetragen.
Herr Alexander-Florian Bürkle, geboren am 21.10.1971 (=Unterzeichner der Vollmachtsurkunde vom 10. Juni 2025) ist dortselbst als einzelvertretungsbefugter, von beiden Beschränkungen nach § 181 BGB befreiter Geschäftsführer eingetragen.

Friedrichshafen, den 7. Juli 2025

Mai, Notar



VOLLMACHT

Hiermit bevollmächtigen wir namens der

Arverio Bayern GmbH

mit dem Sitz in Augsburg, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Augsburg
unter HRB 33469,

Fabian Amini

geschäftsansässig Morellstraße 33, 86159 Augsburg

und zwar für sich allein (Einzelvertretung), die Arverio Bayern GmbH

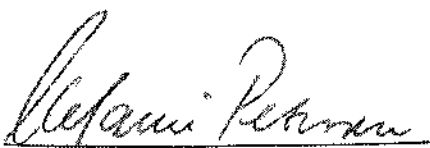
1. als Gesellschafterin in einer oder mehreren Gesellschafterversammlungen der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH mit Sitz in Ravensburg, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm unter HR B 552545 (nachfolgend „**Gesellschaft**“), zu vertreten, und dabei jeweils die Gesellschafterrechte einschließlich des Stimmrechtes für die Vollmachtgeberin auszuüben, insbesondere im Rahmen von Beschlussfassungen über jegliche Änderungen des Gesellschaftsvertrages, einschließlich der vollständigen Neufassung des Gesellschaftsvertrages, Erhöhung des Stammkapitals sowie im Rahmen von Beschlussfassungen über die Neuordnung bzw. Umbenennung sowie Teilung der Geschäftsanteile an der Gesellschaft,
2. und für die Arverio Bayern GmbH im Rahmen der Kapitalerhöhung vom 7. Juli 2025 neue Geschäftsanteile mit der laufenden Nr. 18 im Nennbetrag von 95 Euro zu den vereinbarten Bedingungen der Kapitalerhöhung zu **übernehmen**.

Der Bevollmächtigte ist berechtigt, alle in diesem Zusammenhang erforderlichen oder angemessenen Erklärungen abzugeben und entgegenzunehmen sowie Handlungen vorzunehmen, die sie im Zusammenhang mit den in dieser Vollmacht genannten Rechtsgeschäften, Erklärungen und Maßnahmen für notwendig oder zweckdienlich halten.

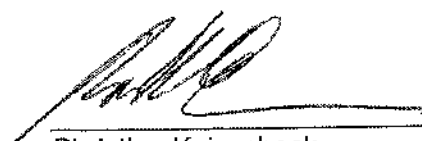
In Zweifelsfällen ist diese Vollmacht weit auszulegen, um den mit ihrer Erteilung beabsichtigten Zweck erreichen zu können.

Der Bevollmächtigte ist berechtigt, allein zu handeln und Untervollmacht in gleichem Umfang zu erteilen.

Stuttgart, den 04.07.2025
Arverio Bayern GmbH


Stefanie Petersen
CFO

Stuttgart, den 04.07.2025
Arverio Bayern GmbH


Christian Kniescheck
CTO

Notarielle Beglaubigung

Vorstehende, vor mir vollzogene Unterschriften von

- 1) Frau Stefanie Cornelia **Petersen**, geb. Seidel,
geboren am 28. März 1978,
geschäftsansässig: Morellstraße 33, 86159 Augsburg,
ausgewiesen durch Personalausweis,
- 2) Herrn Christian **Kniescheck**,
geboren am 27. Juni 1972,
geschäftsansässig: Morellstraße 33, 86159 Augsburg,
ausgewiesen durch Personalausweis,

beglaubige ich hiermit.

Aufgrund heutiger Einsichtnahme in das elektronische Handelsregister des Amtsgerichtes Augsburg, HR-Nr. HRB 33469, bescheinige ich, dass dort die Firma Arverio Bayern GmbH mit Sitz in Augsburg und Frau Stefanie Cornelia Petersen, geb. Seidel und Herr Christian Kniescheck als gesamtvertretungsberechtigte Geschäftsführer der GmbH, nicht befreit von den Beschränkungen des § 181 BGB, eingetragen sind.

Die vorstehend unterschriebene Erklärung habe ich nach § 378 Abs. 3 S 1 FamFG auf Eintragungsfähigkeit geprüft.

Stuttgart, den 04.07.2025

Notarin


(Söhner)



Gesellschaftsvertrag der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH

- nachstehend bodo genannt -

§ 1

Firma und Sitz

- (1) Die Gesellschaft führt die Firma Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH.
- (2) Sie hat ihren Sitz in Ravensburg.

§ 2

Gegenstand des Unternehmens

- (1) Gegenstand des Unternehmens ist die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und Steigerung seiner Attraktivität insbesondere durch die koordinierte Gestaltung des Leistungsangebots sowie durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarif- und Beförderungsbestimmungen (Verbundtarif) im Gebiet der Landkreise Bodenseekreis, Lindau und Ravensburg und die Verbesserung des ÖPNV einschließlich SPNV in diesen Landkreisen nach Maßgabe der Absätze 2 und 2a.
- (2) Die Gesellschaft nimmt insbesondere folgende Aufgaben wahr:
 - Unterstützung der Landkreise bei der Änderung und Ergänzung der gesetzlich vorgeschriebenen Nahverkehrspläne;
 - Koordination der Busverkehre im Verbundgebiet nach Abs. 1 einschließlich der Anschlüsse an den SPNV;
 - Festlegung und Fortschreibung des flächendeckenden Verbundtarifes und der Beförderungsbedingungen; hierbei ist § 15 ÖPNV-VO anzuwenden. Bei verbundgrenzüberschreitenden Verkehren in Baden-Württemberg ist grundsätzlich der Baden-Württemberg-Tarif (BW-Tarif) anzuwenden. Hierbei ist § 13 ÖPNV-VO BW anzuwenden;
 - Rahmenplanung des Liniennetzes;
 - Entwicklung und Fortschreibung von Fahrplankonzepten;
 - Entwicklung eines transparenten und verkehrsunternehmensneutralen Einnahmeaufteilungsvertrages, Durchführung der Einnahmeaufteilung sowie

Abwicklung der Verbundfinanzierung; hierbei ist § 17 ÖPNV-VO BW anzuwenden.

- Abschluss von Zusammenarbeitsverträgen mit den Verkehrsunternehmen;
- Erstellung von Verkehrsanalysen und Entwicklung von Verkehrsplanung, Konzeption von Betriebstechnologien und Technik, umweltfreundliche Gestaltung;
- Fahrgastinformation, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für den Verbundverkehr; hierbei sind landeseinheitliche Beförderungsstandards und Service- und Marketingkonzepte wie landesweite Kundenserviceanlaufstellen sowie sonstige Aktivitäten zur Steigerung der Attraktivität der öffentlichen Mobilität umzusetzen. § 18 ÖPNV-VO ist anzuwenden;
- Unterstützung des Landes Baden-Württemberg bei der Durchführung von Vergabeverfahren für das Erbringen von Nahverkehrsleistungen insbesondere durch die Bereitstellung von Daten;
- Bereitstellung von Fahrplan- und Echtzeitinformationen sowie Nachfragedaten zur Nutzung im Rahmen der Ausbaustrategie des Landes und zur Verbesserung der Fahrgastinformation für das Land Baden-Württemberg;
- Zurverfügungstellung von Haltestellen- und Fahrplandaten für alle in den Verbund einbezogenen Linien zur Ansicht und Weiterverarbeitung im offenen digitalen Standardformat unter einer offenen Datenlizenz für das Land Baden-Württemberg. § 19 ÖPNV-VO BW ist anzuwenden.

(2a) Bei der Wahrnehmung der Aufgaben nach den Absätzen 1 und 2 sind die verkehrs- und entwicklungspolitischen Ziele des Landes Baden-Württemberg gemäß den §§ 1 und 4 ÖPNVG BW zu beachten.

(3) Die Gesellschaft ist zu allen Maßnahmen und Geschäften berechtigt, durch die der Unternehmensgegenstand unmittelbar und mittelbar gefördert werden kann. Sie kann zur Erfüllung ihrer Aufgaben Interessengemeinschaften beitreten und Kooperationsabkommen mit Verkehrsunternehmen, Verbundgesellschaften, Verkehrs- und Tarifgemeinschaften und vergleichbaren Einrichtungen schließen.

(4) Die Gesellschaft wirkt gegenüber ihren Gesellschaftern und deren Verkehrsunternehmen betriebs-, interessen- und wettbewerbsneutral.

(5) Die Gesellschaft wird die betriebliche Zusammenarbeit der Gesellschafter fördern.

§ 3

Stammkapital Beitritt, weiterer Gesellschafter

(1) Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 60.000 EUR
- mit Worten: sechzigtausend Euro -..

(2) Wenn weitere Unternehmen im Verbundgebiet

- Linienverkehr im Sinne des § 42 PBefG betreiben und hierfür eine entsprechende Genehmigung besitzen oder den Betrieb nach § 2 Abs. 2 PBefG übertragen erhalten haben oder
- Schienenpersonennahverkehr betreiben,

ist ihnen oder ihren Unternehmenszusammenschlüssen der wettbewerbsneutrale und diskriminierungsfreie Beitritt als Gesellschafter zu ermöglichen, wenn sie dies beantragen; hierzu ist auch die Transparenz des Verbundvertragswerks herzustellen und eine Beteiligung an den unternehmerischen Dienstleistungen der Verbundgeschäftsstelle für alle Unternehmen und damit auch für neue Marktteilnehmer sicherzustellen, § 16 ÖPNV-VO BW ist anzuwenden.

Im Falle des Beitritts weiterer Gesellschafter ist das bestehende Verhältnis der Geschäftsanteile zwischen den Landkreisen und den Verkehrsunternehmen zu wahren.

(3) Die Verteilung der Geschäftsanteile unter den Verkehrsunternehmen bemisst sich nach den Anteilen ihrer Fahrgeldeinnahmen an den Gesamtfahrgeldeinnahmen, ganz gleich, ob die Verkehrsunternehmen insoweit Erlösverantwortung tragen oder nicht. Die Aufteilung der Geschäftsanteile der Verkehrsunternehmen wird mindestens im zweijährlichen Turnus überprüft. Werden wesentliche Veränderungen festgestellt, kann ein Verkehrsunternehmen einen Antrag auf Neubewertung aller Geschäftsanteile im Verhältnis zu den Umsatzwerten beantragen. Voraussetzung ist ein Beschluss in der Gesellschafterversammlung mit $\frac{3}{4}$ -Mehrheit über den Antrag auf Neubewertung. Für die Verfügung über Geschäftsanteile gilt im Übrigen §5 (1).

§ 4

Geschäftsjahr der Gesellschaft

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft ist das Kalenderjahr.

§ 5

Verfügung, Einziehung und Vereinigung von Geschäftsanteilen

(1) Verfügungen über Geschäftsanteile oder Teile von Geschäftsanteilen bedürfen der Einwilligung der Gesellschafterversammlung, dies gilt nicht im Falle von Verfügungen an Mitgesellschafter und verbundene Unternehmen iSd §15 AktG.

(2) Die Gesellschaft kann die Einziehung von Geschäftsanteilen gegen Entgelt mit Zustimmung des betroffenen Gesellschafters jederzeit beschließen.

(3) Die Einziehung des Geschäftsanteiles eines Gesellschafters ohne dessen Zustimmung ist zulässig, wenn

- a) der Geschäftsanteil von einem Gläubiger des Gesellschafters gepfändet oder sonstwie in diesen vollstreckt wird und die Vollstreckungsmaßnahme nicht innerhalb von zwei Monaten, spätestens bis zur Verwertung des Geschäftsanteils, aufgehoben wird;
- b) über das Vermögen des Gesellschafters ein Insolvenzverfahren eröffnet oder die Eröffnung eines solchen Verfahrens mangels Masse abgelehnt wird oder der Gesellschafter die Richtigkeit seines Vermögensverzeichnisses an Eides Statt zu versichern hat;
- c) in der Person des Gesellschafters ein seine Ausschließung rechtfertigender Grund vorliegt;
- d) sein Gesellschaftsverhältnis durch Kündigung endet,
- e) das Verkehrsunternehmen nicht mehr Partner des Einnahmearbeitsvertrages und des Zusammenarbeitsvertrages ist.

(4) Steht ein Geschäftsanteil mehreren Mitberechtigten gemeinschaftlich zu, so ist die Einziehung gemäß Abs. 3 auch zulässig, wenn deren Voraussetzungen nur in der Person eines Mitberechtigten vorliegen. Dies gilt nicht, wenn der Mitberechtigte, bei dem die Voraussetzungen für eine Einziehung vorliegen, aus der betreffenden Gemeinschaft ausscheidet.

Steht ein Geschäftsanteil einem Unternehmenszusammenschluss zu, ist die Einziehung gemäß Abs. 3 zulässig, wenn dessen Voraussetzungen nur in der Person eines Mitglieds des Unternehmenszusammenschlusses vorliegen; an die

Stelle der Einziehung tritt die Teileinziehung, deren Höhe sich nach dem Anteil dieses Mitglieds an dem Unternehmenszusammenschluss richtet.

(5) Das Entgelt für den eingezogenen Geschäftsanteil berechnet sich nach dem Stuttgarter Verfahren zur Bewertung von nicht börsennotierten Anteilen an Kapitalgesellschaften (Abschnitt R 99 f der Erbschaftssteuerrichtlinien).

(6) Mehrere voll eingezahlte Geschäftsanteile können zu einem Geschäftsanteil vereinigt werden. Die Vereinigung bedarf eines Beschlusses der Gesellschafterversammlung und der Zustimmung der Inhaber der Geschäftsanteile, die vereinigt werden. § 3 Abs. 2 gilt entsprechend.

§ 6

Eigenaufwand der Gesellschaft

(1) Die Gesellschafter decken den sich aus dem jeweiligen Wirtschaftsplan der Gesellschaft ergebenden Eigenaufwand der Gesellschaft, der nicht durch Erträge gedeckt wird, über Zuschüsse ab. Wenn die Landkreise oder die Verkehrsunternehmen vom Land Baden-Württemberg oder vom Freistaat Bayern Zuwendungen zu den Kosten der Verbundorganisation erhalten, sind diese an die Gesellschaft weiterzugeben.

Eine Nachschusspflicht für Aufwendungen, die weder im Wirtschaftsplan noch in Nachträgen zum Wirtschaftsplan beschlossen worden sind, besteht nicht.

(2) Die Höhe der Zuschüsse bestimmt sich wie folgt:

Von der sich in den einzelnen Jahren ergebenden Kostenunterdeckung ist die Hälfte über einen Zuschuss der drei Landkreise, aufgeteilt zu je 3/7 auf die Landkreise Bodenseekreis und Ravensburg und zu 1/7 auf den Landkreis Lindau (Bodensee), die andere Hälfte über Zuschüsse der Verkehrsunternehmen zu decken.

(3) Die Aufteilung der nach Abs. 2 auf die Verkehrsunternehmen entfallenden Zuschüsse bestimmt sich nach dem Verhältnis der jeweils zugeschiedenen bzw. zugewiesenen Bruttofahrgeldeinnahmen des einzelnen Verkehrsunternehmens zu den allen Verkehrsunternehmen, die Partner der bodo sind, insgesamt zugewiesenen Bruttofahrgeldeinnahmen, ganz gleich, ob ihnen insoweit Erlösverantwortung zukommt oder nicht.

(4) Die Gesellschaft kann im Rahmen des beschlossenen Wirtschaftsplanes Abschlagszahlungen fordern.

§ 7

Rechtsstellung und Aufgaben der Gesellschafter

(1) Die Verkehrsunternehmen bleiben Träger der sich aus Gesetzen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen (Konzessionen) ergebenden Rechte und Pflichten. Sie bleiben Eigentümer ihrer Anlagen und Verkehrsmittel. Sie führen ihre Betriebe, tragen die Aufwendungen dafür und bleiben Vertragspartner ihrer Verkehrsnutzer. Die von den Verkehrsunternehmen abgeschlossenen Verträge mit Auftragsunternehmen bleiben durch den gesellschaftsrechtlichen Zusammenschluss unberührt. Die Landkreise bleiben für den straßengebundenen ÖPNV Träger der sich aus den Gesetzen ergebenden Rechte und Pflichten, insbesondere für die Nahverkehrsplanung; dies gilt auch für die Stadt Lindau (Bodensee) als Aufgabenträger.

(2) Die Gesellschafter verpflichten sich, die Gesellschaft bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zu unterstützen, und mit der Gesellschaft einen Zusammenarbeitsvertrag abzuschließen. Die Verkehrsunternehmen haben der Gesellschaft die für deren Arbeit notwendigen Unterlagen, insbesondere für die Einnahmeaufteilung sowie für den gemeinsamen Fahrplan zur Verfügung zu stellen und der Gesellschaft die hierzu notwendigen Auskünfte zu erteilen.

(3) Die Verkehrsunternehmen erbringen ihre Verkehrsleistungen nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit.

§ 8

Verkehrsplanung

(1) Als Grundlage für die konzeptionelle Verkehrsplanung hat die Gesellschaft, soweit erforderlich, Verkehrsanalysen und -prognosen aufzustellen.

(2) Die Gesellschaft erstellt die Rahmenplanung für das Liniennetz gemäß §§ 42 und 44 PBefG, einschließlich der Verknüpfungspunkte mit dem SPNV. Schülerverkehre nach § 43 PBefG sind von den Verkehrsunternehmen möglichst in allgemeine Linienverkehre nach § 42 PBefG zu überführen.

(3) Die Gesellschaft hat mit Unterstützung der Aufgabenträger darauf hinzuwirken, dass die Planungsergebnisse der Gesellschaft auch im Rahmen hoheitlicher Planungen Berücksichtigung finden. Die Planungsergebnisse der Gesellschaft sind den betroffenen öffentlichen Planungsträgern unmittelbar zur Verfügung zu stellen.

(4) Die Rahmenplanung nach Abs. 2 bedarf der Zustimmung der betroffenen Aufgabenträger. Durch die Regelung in den Abs. 1 - 3 wird die Kompetenz der Aufgabenträger, Angebotsverbesserungen zu initiieren, zu planen und zu finanzieren, sowie als zuständige Behörde vorzugeben, nicht beschränkt.

§ 9

Fahrpläne

(1) Die Gesellschaft wirkt auf die Abstimmung der Fahrpläne, insbesondere der Betriebszeiten, Takte und Anschlüsse der Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet hin.

(2) Die Gesellschaft führt die Fahrplandaten der Verkehrsunternehmen in einem Fahrplandatenmanagementsystem zusammen und veröffentlicht diese.

§ 10

Verbundtarif

(1) Die Gesellschaft legt die Höhe des Verbundtarifs fest und beschließt die anzuwendenden Beförderungsbedingungen. Der entsprechende Beschluss des Aufsichtsrates ist abweichend von Abs. 3 vom Aufsichtsrat mit den Stimmen der Vertreter der Landkreise und der Vertreter der Verkehrsunternehmen zu fassen. Der Tarif wird von der Gesellschaft nach Maßgabe der folgenden Absätze fortgeschrieben.

(2) Der Verbundtarif ist jährlich von der Gesellschaft zu überprüfen und entsprechend der Kosten- und Ertragsentwicklung bei den am Verbund beteiligten Verkehrsunternehmen zu ändern. Die Marktlage ist hierbei zu berücksichtigen. Die Verkehrsunternehmen haben der Gesellschaft für diese Überprüfung rechtzeitig ihre zu erwartende Kostenentwicklung und im Busbereich die zu erwartende Ertragsentwicklung mitzuteilen, ferner haben sie im Schienenbereich auf veränderte Fahrgastzahlen hinzuweisen, wenn sich diese aus Verkehrszählungen ergeben.

(3) Anpassungen und Änderungen des Verbundtarifs erfolgen nach Maßgabe folgender Regelungen:

Der Geschäftsführer legt dem Aufsichtsrat, wenn sich nach Absatz 2 eine Anpassungs- oder Änderungsverpflichtung ergibt, einen Vorschlag vor. Dieser Vorschlag wird vom Aufsichtsrat beraten. Nach der Beratung im Aufsichtsrat entscheiden die von den Verkehrsunternehmen entsandten Aufsichtsratsmitglieder, mit der $\frac{3}{4}$ -Mehrheit der Stimmen dieser Gruppe über den Zeitpunkt und den Prozentsatz, um den die Tarife insgesamt erhöht oder ermäßigt werden.

In einem weiteren Schritt entscheidet dann der Aufsichtsrat über die Struktur der Tarifanpassung und die Höhe der Tarifanpassung bei den einzelnen Tarifpositionen. Ein entsprechender Beschluss muss mit der $\frac{3}{4}$ -Mehrheit der Stimmen der Aufsichtsratsmitglieder der Landkreise und der $\frac{3}{4}$ -Mehrheit der Stimmen der Aufsichtsratsmitglieder der Verkehrsunternehmen gefasst werden.

Kommt ein solcher Beschluss nicht zustande, gilt die bisherige Struktur weiter und ist

die von den Aufsichtsratsmitgliedern der Verkehrsunternehmen mit der $\frac{3}{4}$ -Mehrheit der Stimmen dieser Gruppe beschlossene Höhe der Tarifierpassung maßgebend, wobei bei den Einzelfahrausweisen auf volle 5 Cent und bei den Zeitkarten auf volle 50 Cent aufzurunden ist.

Die Aufsichtsratsmitglieder der Landkreise können mit der $\frac{3}{4}$ -Mehrheit der Stimmen dieser Gruppe, eine frühere oder höhere prozentuale Tarifierpassung beschließen. Die Marktlage ist hierbei zu berücksichtigen.

Die Aufsichtsratsmitglieder der Landkreise können mit der $\frac{3}{4}$ -Mehrheit der Stimmen dieser Gruppe eine spätere oder prozentual niedrigere Tarifierpassung beschließen, wenn den Verkehrsunternehmen die sich hieraus ergebenden Mindererträge von den Landkreisen ausgeglichen werden, deren entsandte Aufsichtsratsmitglieder eine solche Entscheidung herbeigeführt haben.

(4) Änderungen, welche den Verbundtarif für Busfahrten mit Quelle und Ziel in den Zonen Ravensburg, Weingarten und Grünkraut betreffen, werden nur auf Vorschlag der stadtbuss Ravensburg-Weingarten GmbH und nach Maßgabe dieses Vorschlags beschlossen.

(5) Die Gesellschaft stellt für die Verkehrsunternehmen des straßengebundenen ÖPNV im Auftrag der Verkehrsunternehmen die Anträge auf Genehmigung der Tarife und der Beförderungsbedingungen, die nach Abs. 3 beschlossen worden sind.

(6) Die Landkreise verpflichten sich, bei der Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Linienverkehre den Verbundtarif vorzugeben bzw. dessen Anwendung zu vereinbaren.

§ 11

Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen

Die den Verkehrsunternehmen nach dem Einnahmeverteilungsvertrag insgesamt zustehenden Fahrgeldeinnahmen werden von der Gesellschaft erfasst und nach den Bestimmungen des Einnahmeverteilungsvertrages auf die Verkehrsunternehmen aufgeteilt. Bis zur Einführung einer nachfrageorientierten Einnahmeverteilung wird die Einnahmeverteilung gemäß der Einnahmeverteilungsverträge durch die Gesellschaft vorgenommen.

Wenn die Verkehrsunternehmen sich über die Änderung des Einnahmeverteilungsvertrages einigen, muss die Gesellschafterversammlung diesen Änderungen zustimmen, wenn sie nach § 13 Abs. 1 letzter Unterabsatz tätig wird und über diese Änderungen beschließt oder dem Geschäftsführer hierzu Weisungen erteilt. Die Zuständigkeit der Aufgabenträger für die Festlegung der Durchführungsvorschriften für die Aufteilung der Einnahmen gemäß Art. 4 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 bleibt unberührt.

§ 12

Organe der Gesellschaft

Organe der Gesellschaft sind

- die Gesellschafterversammlung,
- der Aufsichtsrat,
- die Geschäftsführung.

§ 13

Gesellschafterversammlung / Gesellschafterbeschlüsse

(1) Der Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung unterliegen

1. die Feststellung des Jahresabschlusses,
2. die Verwendung des Jahresüberschusses oder der Vortrag oder die Abdeckung der Verluste,
3. die Bestellung des Abschlussprüfers,
4. die Entlastung des Geschäftsführers,
5. die Entlastung des Aufsichtsrates,
6. die Teilung oder Einziehung von Geschäftsanteilen oder die Zustimmung zu deren Abtretung,
7. die Änderung des Gesellschaftsvertrages (einschl. Kapitalerhöhung und -herabsetzung),
8. die Übernahme neuer Aufgaben durch die Gesellschaft und die Beteiligung der Gesellschaft an anderen Unternehmen,
9. der Abschluss, die Kündigung, die Änderung und die Aufhebung von Unternehmensverträgen,
10. die Aufnahme neuer Gesellschafter sowie der Ausschluss von Gesellschaftern,
11. die Genehmigung der Geschäftsordnung des Aufsichtsrates.

Darüber hinaus kann die Gesellschafterversammlung weitere Geschäfte, die nicht dem Aufsichtsrat obliegen, an sich ziehen und darüber beschließen. Ferner kann die Gesellschafterversammlung dem Geschäftsführer/den Geschäftsführern für

Geschäfte, die nicht der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen, Weisungen erteilen.

(2) Die Beschlüsse der Gesellschafter werden grundsätzlich in einer Gesellschafterversammlung (Präsenzversammlung) gefasst. Gesellschafterversammlungen können auch fernmündlich, mittels Videokommunikation oder in einer Präsenzversammlung unter Beteiligung einzelner Gesellschafter per Bild- und/oder Tonübertragung (kombinierte Versammlung) abgehalten werden, wenn sämtliche Gesellschafter sich damit in Textform einverstanden erklären oder an der Beschlussfassung teilnehmen und keine zwingenden Formvorschriften entgegenstehen. Beschlussfassungen im Umlaufverfahren (auch in elektronischer Form) sind zulässig, wenn alle Gesellschafter zustimmen oder kein Gesellschafter bei einer entsprechenden Ankündigung in der Einladung dieser Art der Beschlussfassung unverzüglich widerspricht bzw. dann, wenn nach gesetzlichen Regelungen die Zustimmung aller Gesellschafter zur schriftlichen Beschlussfassung nicht erforderlich ist.

(3) Jeder Gesellschafter wird bei der Beschlussfassung durch seinen gesetzlichen Vertreter vertreten, er kann sich durch einen anderen Gesellschafter oder durch eine von ihm bevollmächtigte Person vertreten lassen. Die Vollmacht muss schriftlich erteilt werden und verbleibt bei der Gesellschaft. Die Ablehnung des Bevollmächtigten ist nur aus wichtigem, in seiner Person liegendem Grund zulässig.

(4) Soweit das Gesetz oder dieser Gesellschaftsvertrag nicht etwas anderes bestimmen, werden die Beschlüsse stets mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. Je 1 Euro eines Geschäftsanteils gewähren eine Stimme. Jeder Gesellschafter kann seine Stimmen nur einheitlich abgeben.

(5) Beschlüsse der Gesellschafterversammlung bedürfen darüber hinaus einer Mehrheit der abgegebenen Stimmen der Verkehrsunternehmen. Beschlüsse der Gesellschafterversammlung nach Abs. 1 Nr. 7 und 11 bedürfen sowohl einer Mehrheit der Stimmen der Landkreise, als auch einer Mehrheit von $\frac{2}{3}$ der Stimmen der Verkehrsunternehmen.

(6) Soweit rechtlich zulässig, ist ein Gesellschafter abweichend von § 47 Abs. 4 GmbH Gesetz auch dann stimmberechtigt, wenn er durch die Beschlussfassung von einer Verbindlichkeit befreit werden soll oder die Beschlussfassung die Vornahme eines Rechtsgeschäfts gegenüber dem Gesellschafter betrifft.

(7) Beschlüsse der Gesellschaft können nur innerhalb einer Ausschlussfrist von drei Monaten nach Zugang des Beschlussinhalts angefochten werden.

(8) Die Gesellschafterversammlung wird von der Geschäftsführung unter Bekanntgabe der Tagesordnung mit einer Frist von mindestens 14 Tagen in schriftlicher Form einberufen. Der Tag der Absendung und der Tag der Versendung und der Tag der Versammlung werden nicht mitgerechnet. Die für die Beschlussfassung erforderlichen Unterlagen sind den Gesellschaftern in der Regel mit der Tagesordnung zu übersenden.

(9) Die Gesellschafterversammlung ist beschlussfähig, wenn die drei Landkreise und mindestens 75 % der Stimmen der Verkehrsunternehmen vertreten sind. Wenn dies nicht der Fall ist, so ist nach Ablauf von mindestens zwei Wochen eine neue Gesellschafterversammlung mit derselben Tagesordnung einzuberufen. Diese neue Gesellschafterversammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte der Stimmrechte vertreten sind. Hierauf ist in der erneuten Einladung hinzuweisen. Dies gilt nicht für Abs. 5, letzter Satz.

(10) Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist Vorsitzender der Gesellschafterversammlung, der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende sein Stellvertreter.

(11) Über die Sitzungen der Gesellschafterversammlung sind Niederschriften anzufertigen, die fortlaufend zu nummerieren und vom Vorsitzenden der Sitzung zu unterzeichnen sind. In der Niederschrift sind der Ort und der Tag der Sitzung, die Teilnehmer, die Gegenstände der Tagesordnung, der wesentliche Inhalt der Verhandlungen und die Beschlüsse anzugeben.

§ 14

Aufsichtsrat

(1) Die Gesellschaft hat einen Aufsichtsrat, der aus 20 stimmberechtigten Mitgliedern besteht. Die Aufsichtsratsmitglieder müssen über die Sachkunde verfügen, die den Aufgaben des Aufsichtsrates entspricht. Dem Aufsichtsrat dürfen Geschäftsführer und Abschlussprüfer der Gesellschaft nicht angehören.

(2) Die stimmberechtigten Mitglieder des Aufsichtsrates setzen sich wie folgt zusammen:

- Aufsichtsratsmitglied kraft Amtes sind die Landräte oder jeweils ein benannter Vertreter der drei Verbundlandkreise,
darüber hinaus entsenden
- die Landkreise Bodenseekreis und Ravensburg je drei Vertreter,
- der Landkreis Lindau (Bodensee) einen Vertreter,
- die Verkehrsunternehmen zehn Vertreter; maßgeblich für die Zuteilung von Aufsichtsratssitzen sind die Anteile der Verkehrsunternehmensgesellschafter an den Gesamtfahrgeldeinnahmen gemäß Einnahmeaufteilung, ganz gleich, ob ihnen insoweit Erlösverantwortung zukommt oder nicht. Die Zuteilung von Aufsichtsratssitzen an die Verkehrsunternehmensgesellschafter wird in einer Geschäftsordnung des Aufsichtsrats geregelt.

(3) Der Landkreis Lindau (Bodensee) überträgt seinen zweiten Sitz im Aufsichtsrat an

die Stadt Lindau (Bodensee). Die Übertragung nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern setzt voraus, dass die Stadt Lindau (Bodensee) als kreisangehörige Gemeinde Aufgaben des ÖPNV vom Landkreis Lindau (Bodensee) übertragen bekommt. Endet die Aufgabenübertragung, fällt der Sitz automatisch an den Landkreis Lindau (Bodensee) zurück.

(4) Das Land Baden-Württemberg entsendet einen Vertreter mit beratender Stimme.

(5) Die Amtszeit der entsandten Aufsichtsratsmitglieder endet in jedem Fall mit dem Beschluss der Gesellschafterversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt. Das Geschäftsjahr, in dem die Amtszeit beginnt, wird nicht mitgerechnet. Auch nach Ablauf dieser Zeit bleibt ein Aufsichtsratsmitglied solange im Amt, bis ein Nachfolger entsandt ist. Scheidet ein Aufsichtsratsmitglied während der Amtszeit aus, so erfolgt eine Neubestellung nur für den Rest der Amtszeit. Die erneute Bestellung zum Aufsichtsratsmitglied nach Ablauf der Amtszeit ist möglich.

(6) War für die Entsendung eines Aufsichtsratsmitgliedes seine Zugehörigkeit zu dem Gremium eines Gesellschafters oder das Anstellungsverhältnis zu einem Gesellschafter bestimmend, so endet sein Amt mit dem Ausscheiden aus diesem Gremium oder dem Anstellungsverhältnis. Das Recht zur jederzeitigen Abberufung durch die Wahl- bzw. Entsendungsberechtigten bleibt hiervon unberührt.

(7) Jedes entsandte Aufsichtsratsmitglied kann sein Amt jederzeit, ohne Angabe von Gründen, mit einer Frist von drei Monaten zum Ende eines Kalendermonats durch schriftliche Erklärung gegenüber der Gesellschaft niederlegen. Jedes entsandte Aufsichtsratsmitglied kann vom Entsendungsberechtigten abberufen werden.

§ 15

Aufgaben des Aufsichtsrates

(1) Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung in ihrer geschäftsführenden Tätigkeit zu überwachen, zu fördern und zu beraten. Seine Rechte und Pflichten ergeben sich im Übrigen aus diesem Gesellschaftsvertrag und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrates, die der Zustimmung der Gesellschafterversammlung bedarf. Die Vorschriften des Aktiengesetzes für den Aufsichtsrat finden keine Anwendung.

(2) Der Aufsichtsrat berät die Vorlagen für die Beschlüsse der Gesellschafterversammlung und gibt Beschlussempfehlungen ab.

(3) Der Aufsichtsrat beschließt über:

1. Die Bestellung und Abberufung des Geschäftsführers / der Geschäftsführer sowie über den Abschluss, die Änderung, die Aufhebung und die Kündigung der Anstellungsverträge mit den Geschäftsführern;

2. die Geschäftsordnung für die Geschäftsführung;
3. Zustimmung zur Bestellung von Prokuristen und die Erteilung von allgemeinen Handlungsvollmachten;
4. die Wirtschaftspläne für die Gesellschaft;
5. Empfehlungen hinsichtlich der Änderung oder Ergänzung der Nahverkehrspläne;
6. die Änderung und die Kündigung der Zusammenarbeitsverträge mit den Verkehrsunternehmen;
7. den Abschluss von Interessengemeinschafts- und Kooperationsabkommen sowie sonstigen Verträgen ähnlicher Art, einschl. Verträge mit außenstehenden Verkehrsunternehmen von grundsätzlicher Bedeutung;
8. die gerichtliche und außergerichtliche Geltendmachung von Ersatzansprüchen gegen den Geschäftsführer oder einen Gesellschafter sowie die Vertretung der Gesellschaft in Rechtsstreitigkeiten, die sich gegen einen Geschäftsführer richten;
9. den Verbundtarif nach dem in § 10 festgelegten Verfahren sowie über die einheitlichen Beförderungsbedingungen.

(4) Beschlüsse des Aufsichtsrates nach Abs. 3 Nr. 1 - 8 bedürfen der $\frac{3}{4}$ -Mehrheit der Stimmen der Gruppe der Landkreise und der $\frac{3}{4}$ -Mehrheit der Stimmen der von den Verkehrsunternehmen entsandten Aufsichtsratsmitglieder.

(5) Der Aufsichtsrat ist zum Zwecke der Erfüllung seiner Aufgaben von der Geschäftsführung der Gesellschaft rechtzeitig und umfassend zu informieren.

(6) Der Aufsichtsrat kann eigene Vorschläge zur Planung, Organisation und Durchführung des ÖPNV machen. Er kann insoweit Empfehlungen aussprechen.

§ 16

Innere Ordnung des Aufsichtsrates

(1) Der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter werden vom Aufsichtsrat aus seiner Mitte gewählt.

(2) Erklärungen des Aufsichtsrates werden in seinem Namen von dem Vorsitzenden und im Verhinderungsfall von seinem Stellvertreter abgegeben.

(3) Der Aufsichtsrat kann sich eine von der Gesellschafterversammlung zu genehmigende Geschäftsordnung geben.

(4) Der Aufsichtsrat wird in der Regel einmal im Kalendervierteljahr einberufen. Er muss im Kalenderhalbjahr wenigstens eine Sitzung abhalten.

(5) Der Aufsichtsrat wird von seinem Vorsitzenden oder im Verhinderungsfall von seinem Stellvertreter oder in deren Auftrag von den Geschäftsführern unter Bekanntgabe der Tagesordnung mit einer Frist von mindestens 14 Tagen in schriftlicher Form einberufen. Die für die Beschlussfassung erforderlichen Unterlagen sind den Aufsichtsratsmitgliedern in der Regel mit der Tagesordnung zu übersenden. Auf Antrag der stadtbuss Ravensburg-Weingarten GmbH ist der Aufsichtsrat einzuberufen, wenn dieser einem Tarifvorschlag nach § 10 Abs. 4 nicht schriftlich oder im Wege der elektronischen Datenübertragung zustimmt.

(6) Der Aufsichtsrat ist beschlussfähig, wenn mindestens $\frac{3}{4}$ seiner stimmberechtigten Mitglieder, darunter der Aufsichtsratsvorsitzende oder sein Stellvertreter, an der Beschlussfassung teilnehmen. Als Teilnahme gilt es insoweit auch, wenn sich ein Aufsichtsratsmitglied ordnungsgemäß vertreten lässt.

(7) Die Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst, sofern im Gesellschaftsvertrag nicht etwas anderes geregelt ist. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden oder seines Stellvertreters, wenn dieser den Vorsitz führt.

(8) Aufsichtsratsmitglieder, die verhindert sind, an der Sitzung teilzunehmen, können sich durch ein anderes Aufsichtsratsmitglied mit schriftlicher Vollmacht vertreten lassen oder durch ein anderes Aufsichtsratsmitglied zu einzelnen, genau bezeichneten Beschlussvorlagen ihre schriftliche Stimmabgabe überreichen lassen. Die Vertreter der Landkreise im Aufsichtsrat und die Vertreter der Verkehrsunternehmen können auch durch eine vom jeweiligen Gesellschafter zu benennende Person (Ersatzmitglied) vertreten werden.

(9) Stellvertreter von teilnehmenden Aufsichtsratsmitgliedern aus dem Kreis der Verkehrsunternehmen können an Aufsichtsratssitzungen zusammen mit dem von ihnen vertretenen Aufsichtsratsmitglied als Gast teilnehmen. Ein Gastrecht wird zudem je einem Vertreter der BEG und der NVBW als erlösverantwortliche SPNV-Aufgabenträgerorganisationen und Verkehrsunternehmensgesellschaftern ohne Aufsichtsratssitz eingeräumt.

Teilnehmer mit Gastrecht haben kein Rede- und Stimmrecht.

(10) Aufsichtsratsmitglieder kraft Amtes (§ 14 Abs. 2, erster Spiegelstrich) können sich durch eine von ihnen zu benennende Person vertreten lassen.

(11) Die Beschlüsse des Aufsichtsrats werden grundsätzlich in einer Aufsichtsratssitzung (Präsenzversammlung) gefasst. Aufsichtsratssitzungen können auch fernmündlich, mittels Videokommunikation oder in einer Präsenzversammlung unter Beteiligung einzelner Aufsichtsratsmitglieder per Bild- und/oder Tonübertragung (kombinierte Versammlung) abgehalten werden, wenn sämtliche Aufsichtsratsmitglieder sich damit in Textform einverstanden erklären oder an der

Beschlussfassung teilnehmen und keine zwingenden Formvorschriften entgegenstehen. Beschlussfassungen im Umlaufverfahren (auch in elektronischer Form) sind zulässig, wenn alle Aufsichtsratsmitglieder zustimmen oder kein Aufsichtsratsmitglied bei einer entsprechenden Ankündigung in der Einladung dieser Art der Beschlussfassung unverzüglich widerspricht bzw. dann, wenn nach gesetzlichen Regelungen die Zustimmung aller Aufsichtsratsmitglieder zur schriftlichen Beschlussfassung nicht erforderlich ist.

(12) Über die Sitzungen des Aufsichtsrates sind Niederschriften anzufertigen, die fortlaufend zu nummerieren und vom Vorsitzenden der Sitzung zu unterzeichnen sind. In der Niederschrift sind der Ort und der Tag der Sitzung, die Teilnehmer, die Gegenstände der Tagesordnung, der wesentliche Inhalt der Verhandlungen und die Beschlüsse anzugeben.

(13) Die Aufsichtsratsmitglieder haben Anspruch auf Ersatz ihrer Auslagen. Nähere Einzelheiten werden von der Gesellschafterversammlung festgelegt.

§ 17

Geschäftsführung und Vertretung

(1) Die Gesellschaft hat einen oder mehrere Geschäftsführer. Ist nur ein Geschäftsführer bestellt, so vertritt er die Gesellschaft allein. Sind mehrere Geschäftsführer bestellt, so wird die Gesellschaft durch zwei Geschäftsführer oder einen Geschäftsführer in Gemeinschaft mit einem Prokuristen vertreten. Die Gesellschafterversammlung kann einem oder mehreren Geschäftsführern Einzelvertretungsbefugnis und/oder Befreiung von den Beschränkungen des § 181 BGB erteilen.

(2) Rechte und Pflichten eines Geschäftsführers ergeben sich aus seinem Geschäftsführervertrag und der Geschäftsordnung für die Geschäftsführung. Darüber hinaus ist der Geschäftsführer an die Weisungen der Gesellschafterversammlung gebunden. Für die Berichtspflicht des/der Geschäftsführer an den Aufsichtsrat gilt § 90 AktG sinngemäß. Die Berichte sind schriftlich zu erstatten. Der/die Geschäftsführer nehmen, soweit im Einzelfall nichts anderes beschlossen wird, an den Sitzungen des Aufsichtsrats und der Gesellschafterversammlung teil und geben die geforderten Auskünfte.

§ 18

Verschwiegenheitspflicht

Die Beratungen in allen Organen der Gesellschaft sind vertraulich.

§ 19

Wirtschaftsplan

- (1) Die Geschäftsführung erstellt rechtzeitig vor Beginn des Geschäftsjahres in sinngemäßer Anwendung der für Eigenbetriebe geltenden Vorschriften einen Wirtschaftsplan mit Stellenübersicht sowie eine fünfjährige Finanzplanung.
 - (2) Die Geschäftsführer haben dem Aufsichtsrat die o.g. Pläne und Unterlagen so rechtzeitig zur Zustimmung vorzulegen, dass die Aufsichtsratsmitglieder den Entwurf des Wirtschaftsplanes vor der Aufsichtsratssitzung in ihren Gremien behandeln können.
- Den unmittelbar als Gebietskörperschaften beteiligten Gesellschaftern ist der Wirtschaftsplan und die Finanzplanung zu übersenden.
- (3) Die Gesellschaft hat die Wirtschaftlichkeit der von den Verkehrsunternehmen innerhalb des Verbundes betriebenen Linienverkehre nach Kräften zu fördern.

§ 20

Jahresabschluss, Lagebericht und Jahresabschlussprüfung

- (1) Die Geschäftsführung hat innerhalb von drei Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres den Jahresabschluss und den Lagebericht für das vergangene Geschäftsjahr entsprechend den für die Gesellschaft geltenden Vorschriften des Dritten Buches des Handelsgesetzbuches für große Kapitalgesellschaften aufzustellen und dem von der Gesellschafterversammlung bestellten Abschlussprüfer vorzulegen.
- (2) Die Geschäftsführung hat den Jahresabschluss zusammen mit dem Lagebericht und dem Prüfungsbericht des Abschlussprüfers unverzüglich nach Eingang des Prüfungsberichts den Gesellschaftern vorzulegen. Zugleich hat die Geschäftsführung den Gesellschaftern den Vorschlag vorzulegen, den sie der Gesellschafterversammlung für die Verwendung des Ergebnisses machen will.
- (3) Die Gesellschafterversammlung beschließt spätestens bis zum Ablauf der ersten acht Monate des Geschäftsjahres über die Feststellung des Jahresabschlusses und über die Ergebnisverwendung für das vorangegangene Geschäftsjahr. Auf den Jahresabschluss sind bei der Feststellung die für seine Aufstellung geltenden Vorschriften anzuwenden.
- (4) Den unmittelbar als Gebietskörperschaften beteiligten Gesellschaftern werden die Befugnisse nach § 53 des Haushaltsgrundsätzegesetzes eingeräumt. So verlangen sie insbesondere, dass durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft im Rahmen der Abschlussprüfung auch die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung geprüft wird und im Bericht der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft auch die in § 53 Abs. 1 Nr. 2 Haushaltsgrundsätzegesetz genannten Darstellungen enthalten sind.

(5) Den Rechnungsprüfungsämtern der unmittelbar als Gebietskörperschaften beteiligten Gesellschafter und der Gemeindeprüfungsanstalt werden Befugnisse nach § 54 des Haushaltsgrundsätzgesetzes eingeräumt. Der Gemeindeprüfungsanstalt steht das Recht der überörtlichen Überprüfung nach § 114 Abs. 1 Gemeindeordnung (GemO) zu. Dem Bayerischen Kommunalen Prüfungsverband stehen die Befugnisse nach Art. 82 Absatz 1 Nr. 4 der LkrO für Bayern i.V.m. § 54 HGrG zu.

(6) Die Befugnisse nach §§ 53 und 54 Haushaltsgrundsätzgesetz werden auch den zuständigen Stellen der Bundesrepublik Deutschland eingeräumt.

(7) Den unmittelbar als Gebietskörperschaften beteiligten Gesellschaftern ist der Jahresabschluss und der Lagebericht sowie der Prüfungsbericht des Abschlussprüfers zu übersenden.

(8) Der Beschluss über die Feststellung des Jahresabschlusses zusammen mit dessen Ergebnis, das Ergebnis der Prüfung des Jahresabschlusses oder die Behandlung des Jahresfehlbetrages sind ortsüblich bekannt zu geben. Gleichzeitig sind der Jahresabschluss und der Lagebericht an sieben Tagen öffentlich auszulegen. In der Bekanntmachung ist auf die Auslegung hinzuweisen.

(9) Den Beteiligungsverwaltungen der unmittelbar als Gebietskörperschaften beteiligten Gesellschafter werden sämtliche Unterlagen und Daten, die zur Aufstellung des jährlichen Beteiligungsberichtes erforderlich sind, bereitgestellt. Die Einzelheiten des jährlichen Beteiligungsberichtes werden zwischen der Beteiligungsverwaltung und der Geschäftsführung festgelegt.

§ 21

Kündigung und Beendigung der Gesellschaft, Liquidation

(1) Jeder Gesellschafter kann das Gesellschaftsverhältnis mit einer Frist von einem Jahr zum Ende eines Geschäftsjahres mittels eingeschriebenem Brief an die Gesellschaft kündigen. Ein Verkehrsunternehmen scheidet aus der Gesellschaft aus, sobald dieses Verkehrsunternehmen nicht mehr Partner des Einnahmeaufteilungsvertrages und des Zusammenarbeitsvertrages ist.

Der ausscheidende Gesellschafter ist verpflichtet, nach Wahl der Gesellschaft seinen Anteil (ganz oder geteilt) an die Gesellschaft selbst, an einen oder mehrere Gesellschafter oder an einen von der Gesellschaft zu benennenden Dritten abzutreten. Das sich aus § 3 Abs. 2 ergebende Verhältnis der Geschäftsanteile zwischen den Landkreisen und Verkehrsunternehmen muss hierbei gewahrt bleiben. Der Anteil des ausgeschiedenen Gesellschafters ist nach § 5 Abs. 5 zu vergüten. Ist der Anteil des ausscheidenden Gesellschafters innerhalb von sechs Monaten nach dem Ausscheiden des Gesellschafters trotz ordnungsgemäßen Angebotes nicht vollständig übernommen, so ist die Gesellschaft aufgelöst; der Kündigende nimmt an

der Liquidation teil.

(2) Jedes Verkehrsunternehmen kann das Gesellschaftsverhältnis mit einer Frist von drei Monaten auf Monatsende kündigen,

- a) wenn die Genehmigungsbehörde allein wegen der Zahlungen zum Ausgleich verbundbedingter Belastungen die Erbringung einer eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistung durch das Verkehrsunternehmen verneint und die Genehmigung nach § 13 PBefG nicht wiedererteilen und/oder ein Genehmigungsverfahren nach § 13a PBefG einleiten will. Das Gleiche gilt für die Verkehrsunternehmen, wenn der Fortfall der Verbundförderung zu höheren Zuschüssen der Verkehrsunternehmen nach § 6 Abs. 2 und 3 führt.
- b) wenn die mit ihm bzw. mit seinen Gesellschaftern abgeschlossenen Verträge über den Ausgleich verbundbedingter Belastungen enden.
- c) wenn Ausgleichsleistungen sowie Erstattungen nach §§ 15 f. ÖPNVG BW, Art. 24 BayÖPNVG und § 232 Sozialgesetzbuch (SGB), Teil IX, Teil 3 Kapitel 13 ganz oder teilweise entfallen, z.B. aufgrund von veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen; dies gilt nicht für Verminderungen dieser Erstattungen, die sich aus dem Wegfall oder der Verminderung des individuellen Satzes für die Erstattungen nach § 232 SGB, Teil IX, Teil 3 Kap. 13 ergeben.

(3) Die Landkreise können das Gesellschaftsverhältnis mit einer Frist von sechs Monaten auf Monatsende kündigen, wenn die vom Land Baden-Württemberg mit ihnen abgeschlossene Vereinbarung über die Verbundförderung nicht fortgeführt wird.

(4) Für einen Auflösungsbeschluss zur Liquidation der Gesellschaft ist die $\frac{2}{3}$ -Mehrheit der Landkreise und eine $\frac{2}{3}$ -Mehrheit der Verkehrsunternehmen erforderlich.

(5) Im Falle der Auflösung der Gesellschaft erfolgt die Liquidation durch die Geschäftsführer, sofern nicht durch Gesellschafterbeschluss andere Liquidatoren bestellt werden.

(6) Das nach Abdeckung aller Verbindlichkeiten verbleibende Vermögen der Gesellschaft ist auf die Gesellschafter im Verhältnis ihrer Geschäftsanteile zum Zeitpunkt der Auflösung der Gesellschaft zu verteilen.

(7) Das Recht zur fristlosen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.

Schlussbestimmungen

(1) Bekanntmachungen der Gesellschaft werden im Bundesanzeiger und im Staatsanzeiger Baden-Württemberg veröffentlicht. Die Gesellschafterversammlung kann die Bekanntmachung in weiteren Publikationsorganen beschließen.

(2) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden, so wird die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen hiervon nicht berührt. Die Gesellschafter verpflichten sich, die unwirksame Bestimmung durch eine wirksame zu ersetzen, die dem ursprünglich beabsichtigten Erfolg am nächsten kommt.

Handelsregister B des Amtsgerichts Ulm	Abteilung B Wiedergabe des aktuellen Registerinhalts Abruf vom 07.07.2025 06:38	Nummer der Firma: HRB 552545
	Seite 1 von 2	

Anzahl der bisherigen Eintragungen:

5

a) Firma:

Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH

b) Sitz, Niederlassung, inländische Geschäftsanschrift, empfangsberechtigte Person, Zweigniederlassungen:

Ravensburg

Geschäftsanschrift: Bahnhofplatz 5, 88214 Ravensburg

c) Gegenstand des Unternehmens:

(1) Die Förderung und Fortentwicklung des Tarif- und Verkehrsverbundes im Gebiet der Landkreise Bodenseekreis, Lindau und Ravensburg und die Verbesserung des ÖPNV einschließlich SPNV in diesen Landkreisen nach Maßgabe des Abs. 2.

(2) Die Gesellschaft nimmt insbesondere folgende Aufgaben wahr:

- Unterstützung der Landkreise bei der Änderung und Ergänzung der gesetzlich vorgeschriebenen Nahverkehrspläne;
- Koordination der Busverkehre im Verbundgebiet nach Abs. 1 einschließlich der Anschlüsse an den SPNV;
- Festlegung und Fortschreibung des Verbundtarifes und der Beförderungsbedingungen;
- Rahmenplanung des Liniennetzes;
- Entwicklung und Fortschreibung von Fahrplankonzepten;
- Abschluss eines Einnahmezuschlagsvertrages und eines Einnahmeverteilungsvertrages, Durchführung der Einnahmezuschlag und der Einnahmeverteilung sowie Abwicklung der Verbundfinanzierung;
- Abschluss von Zusammenarbeitsverträgen mit den Verkehrsunternehmen;
- Erstellung von Verkehrsanalysen und Entwicklung von Verkehrsplanung, Konzeption von Betriebstechnologien und Technik, umweltfreundliche Gestaltung;
- Fahrgastinformation, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für den Verbundverkehr.

(3) Die Gesellschaft ist zu allen Maßnahmen und Geschäften berechtigt, durch die der Unternehmensgegenstand unmittelbar und mittelbar gefördert werden kann. Sie kann zur Erfüllung ihrer Aufgaben Interessengemeinschaften betreten und Kooperationsabkommen mit Verkehrsunternehmen, Verbundgesellschaften, Verkehrs- und Tarifgemeinschaften und vergleichbaren Einrichtungen schließen.

(4) Die Gesellschaft wirkt gegenüber ihren Gesellschaftern und deren Verkehrsunternehmen betriebs-, interessen- und wettbewerbsneutral.

(5) Die Gesellschaft wird die betriebliche Zusammenarbeit der Gesellschafter fördern.

3. Grund- oder Stammkapital:

50.150,00 EUR

4. a) Allgemeine Vertretungsregelung:

Ist nur ein Geschäftsführer bestellt, vertritt er allein. Sind mehrere Geschäftsführer bestellt, vertreten zwei gemeinsam oder ein Geschäftsführer mit einem Prokuristen.

b) Vorstand, Leitungsorgan, geschäftsführende Direktoren, persönlich haftende Gesellschafter, Geschäftsführer,

Handelsregister B des Amtsgerichts Ulm	Abteilung B Wiedergabe des aktuellen Registerinhalts Abruf vom 07.07.2025 06:38	Nummer der Firma: HRB 552545
	Seite 2 von 2	

Vertretungsberechtigte und besondere Vertretungsbefugnis:

Geschäftsführer: Hasenfratz, Bernd, Berg, *18.08.1980

5. Prokura:

6. a) Rechtsform, Beginn, Satzung oder Gesellschaftsvertrag:

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Gesellschaftsvertrag vom 24.02.2003

Zuletzt geändert durch Beschluss vom 26.07.2017 mit Nachtrag vom 07.12.2017

b) Sonstige Rechtsverhältnisse:

7. a) Tag der letzten Eintragung:

05.07.2023

**Liste der Gesellschafter der
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH**
mit Sitz in Ravensburg, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Ulm, HRB 552545
Stammkapital EUR 50.150,00

Nr. des Geschäfts- anteils	Vor- und Nachname / Firma des Gesellschafters	Geburtsdatum/ AG, HR-NR	Wohnort/Sitz des Gesellschafters	Nennbetrag des Geschäfts- anteils in €	Prozentuale Beteiligung	Veränderungen
1	Landkreis Bodenseekreis		Friedrichshafen	10.700,00	21,34%	Aufstockung um EUR 2.700,00
2	Landkreis Ravensburg		Ravensburg	10.700,00	21,34%	Aufstockung um EUR 2.700,00
3	Bodensee-Oberschwaben- Bahn GmbH & Co. KG	Amtsgericht Ulm, HRA 631142	Friedrichshafen	1.600,00	3,19%	
4	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)	Amtsgericht Ulm HRB 2127	Ulm	12.700,00	25,32%	Aufstockung um EUR 4.600,00
5	Regionalverkehr Bodensee- Oberschwaben GmbH (RBO)	Amtsgericht Ulm HRB 600498	Waldburg	3.150,00	6,28%	Teilung in Nr. 5 EUR 3.150,000 und Nr. 11 EUR 150,00 u. Einzahlung u. Übernah- me EUR 150,00
6	Stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH	Amtsgericht Ulm HRB 552542	Ravensburg	3.400,00	6,78%	Aufstockung um EUR 2.000,00
7	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	Amtsgericht Ulm HRB 631035	Friedrichshafen	1.850,00	3,69%	Aufstockung um EUR 250,00

Beilage 2 zur notariellen Urkunde vom 07. Juli 2025

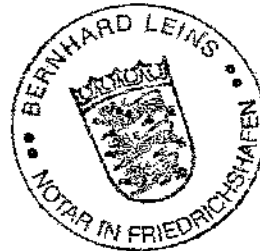
8	Landkreis Lindau (Bodensee)		Lindau (Bodensee)	3.600,00	7,18%	neu eingetreten
9	RBA Regionalbus Augsburg GmbH	Amtsgericht Augsburg HRB 11157	Augsburg	1.250,00	2,49%	neu eingetreten
10	Stadtverkehr Lindau (B) GmbH	Amtsgericht Kempten (Allgäu) HRB 10433	Lindau (Bodensee)	1.050,00	2,09%	neu eingetreten
11	Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH	Amtsgericht Ulm HRB 552545	Ravensburg	150,00	0,30%	aufgrd. Teilung und Einziehung neu entstanden aus GA. Nr. 5
Stammkapital gesamt				50.150,00	100 %	

Bescheinigung gem. § 40 Abs. II Satz 2 GmbHG

Ich bescheinige hiermit, dass die vorstehende Gesellschafterliste den Veränderungen entspricht, an denen ich durch Urkunden vom 26. Juli 2017, 13. November 2017 und 07. Dezember 2017 – UR.Nr. 2946 / , 4336 / und **4764** / 2017 -, mitgewirkt habe und dass die übrigen Angaben in der Liste mit dem Inhalt der zuletzt im Handelsregister aufgenommenen Liste übereinstimmen; ausgenommen sind die durch die Veränderung eingetretenen Anpassungen der Prozentangaben zur Beteiligungsquote des einzelnen Geschäftsanteils zum Stammkapital und zum Gesamtumfang der Beteiligung von Gesellschaftern.

Friedrichshafen, den 07. Dezember 2017

- Leins Notar -





Liste der Gesellschafter
der Firma
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH
mit dem Sitz in Ravensburg
- HRB 552545 Amtsgericht Ulm -
nach der Geschäftsanteilsteilung vom 07. Juli 2025

AKT I

Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt insgesamt EURO 50.150,00.

Gesellschafter der Gesellschaft ist:

Gesellschafter	Nummer Anteil(e)	Nennbetrag Anteil (EUR)	Beteiligung Anteil in Prozent	Beteiligung insgesamt	Veränderung
Landkreis Bodenseekreis Friedrichshafen	1	10.700,00	21,34%	21,34 %	./.
Landkreis Ravensburg Ravensburg	2	10.700,00	21,34 %	21,34 %	./.
Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG, Sitz Friedrichshafen, AG Ulm, HRA 631142	3	1.600,00	3,19 %	3,19 %	./.
Regionalverkehr Bodensee-Oberschwaben GmbH (RBO), Sitz Waldburg AG Ulm, HRB 600498	5	3.150,00	6,28 %	6,28 %	./.
Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH Sitz Friedrichshafen, AG Ulm, HRB 631035	7	1.850,00	3,69 %	3,69 % ^	./.
Landkreis Lindau (Bodensee) Lindau (Bodensee)	8	3.600,00	7,18 %	7,18 %	./.
Stadtverkehr Lindau (B) GmbH Sitz Lindau (B) AG Kempten, HRB 10433	10	1.050,00	2,09 %	2,09 %	./.

Beilage 3

Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund Sitz Ravensburg, AG Ulm, HRB 552545	11	150,00	0,30 %	0,30 %	J.
Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Sitz Ulm, AG Ulm, HRB 2127 Firmenänderung	12	1.986,00	3,96 %	25,32 %	entstanden durch Teilung v. 07.07.2027 Firmenänderung des Gesellschafters
Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Sitz Ulm, AG Ulm, HRB 2127 Firmenänderung	13	10.714	21,36 %	25,32 %	entstanden durch Teilung v. 07.07.2025 Firmenänderung des Gesellschafters
RBA Regionalbus Augsburg GmbH Sitz Augsburg, AG Augsburg HRB 11157	14	47,00	0,09 %	2,49 %	entstanden durch Teilung v. 07.07.2025
RBA Regionalbus Augsburg GmbH Sitz Augsburg, AG Augsburg HRB 11157	15	348,00	0,693 %		entstanden durch Teilung v. 07.07.2025
RBA Regionalbus Augsburg GmbH Sitz Augsburg, AG Augsburg HRB 11157	16	373,00	0,743 %		entstanden durch Teilung v. 07.07.2025
RBA Regionalbus Augsburg GmbH Sitz Augsburg, AG Augsburg HRB 11157	17	387,00	0,771 %		entstanden durch Teilung v. 07.07.2025
RBA Regionalbus Augsburg GmbH Sitz Augsburg, AG Augsburg HRB 11157	18	95,00	0,189 %		entstanden durch Teilung v. 07.07.2025
Stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH Sitz Ravensburg, AG Ulm HRB552542	19	397,00	0,791	6,78 %	entstanden durch Teilung v. 07.07.2025
Stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH Sitz Ravensburg, AG Ulm HRB552542	20	3.003,00	5,98 %		entstanden durch Teilung v. 07.07.2025