

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 Einnahmenezuscheidungsvertrag 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 Einnahmeverfahrens

- (1) Die bodo GmbH ist bis auf Weiteres mit der Umsetzung des Einnahmeverfahrens 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 Einnahmeverteilung werden von den Gesellschaftern getragen. Eine differenzierte Abrechnung erfolgt nicht. Die Einnahmeverteilung ist Bestandteil des Geschäftstellenaufwands 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 Einnahmevertrages 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 Einnahmevertrages 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 Verkehrsunternehmen 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 Versteuerung 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 Einnahmearteilung (inklusive etwaiger Erhebungsdaten) nach diesem Vertrag sind gem. § 11 vertraulich zu behandeln.

§ 8 Einnahmearrechnung

- (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 Einnahmearteilungsrechnung, 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 verpflichten. 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,

Regensburg, den *15.12.25*
Michael Reimann *h. m.*

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

Arverio Bayern GmbH,

, den

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG,

Friedrichlofen, den 11.11.2025

Margarethe Linnig

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

Wittenberg, den 20.11.2025

Christoph Bühler

Omnibus Grabherr GmbH

Waldsburg, den 20.11.25



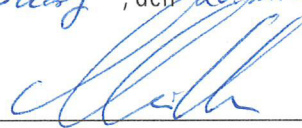
Omnibus Morath GmbH & Co. KG

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

ppa. Harpö i.V. Krupp

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,

Bad Buchan , den 18. 11. 2025
↓
Heinrich Finck

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,

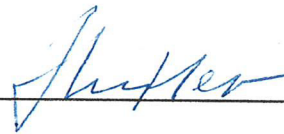
, den

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

Arverio Bayern GmbH,

, den

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG,

, den

DB Regio AG,

, den

Diesch GmbH Reise- und Omnibusverkehr,

, den

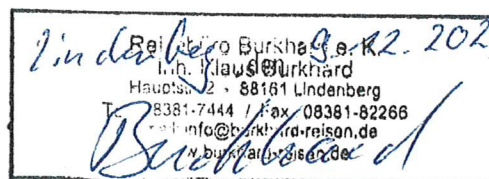
Ehrmann Reisen GmbH & Co. KG,

, den

Hutter Reisen GmbH,

, den

Klaus Burkhard e. K.,



Omnibusverkehr Bühler GmbH & Co. KG

, den

Omnibus Grabherr GmbH

, den

Omnibus Morath GmbH & Co. KG

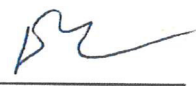
, den

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

H. Vainll

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

Bremmungen, den 1.12.25



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

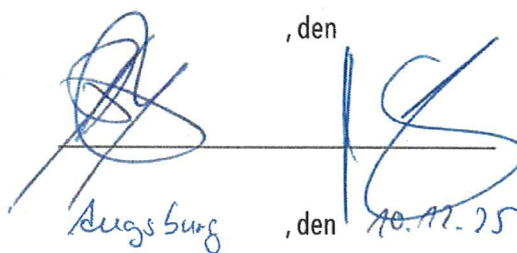
, den

Omnibusverkehr Volk GmbH

, den

Omnibus Wegis GmbH

, den

Handwritten signature in blue ink, followed by the word "Augsburg" and the date "10.11.25".

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

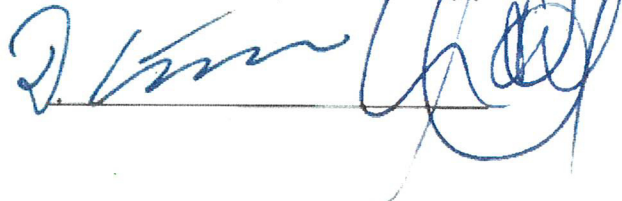
, den

RBA Regionalbus Augsburg GmbH

, den

Regionalverkehr Alb Bodensee GmbH

Ulm , den 03.12.2025



Reisch GmbH Omnibusverkehr

Meyer, den 20.11.2025

KL

SCHULER GmbH Omnibusverkehr

Bodwegg, den 20.11.2025

H. Schuler

Stadt Isny

, den

stadtbuss Ravensburg-Weingarten GmbH

, den

Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH

Friedrichshafen, den 29.11.2025

Kapellene Linz

Stadtverkehr Lindau (B) GmbH

, den

Stadtverkehrs GmbH B.W.

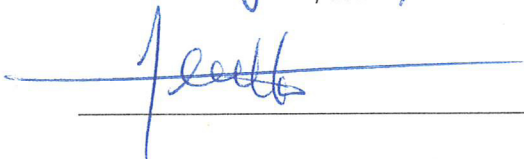
Oberstdorf, den 20.11.2025

Stille

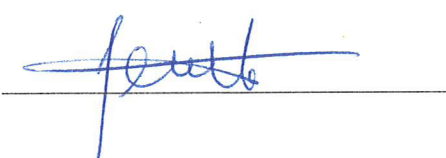
Stadtwerke Überlingen GmbH

, den

Strauss GmbH & Co. KG

Tettnang, den 11.11.25


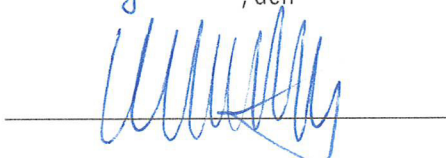
Süddeutsche Verkehrslinien GmbH & Co. KG

Haupheim, den 11.11.25


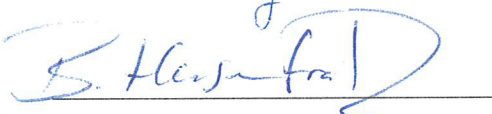
Verkehrsbetriebe Schussental GmbH & Co. KG

, den

Werner Sohler GmbH

Wangen, den 20.11.25


Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH

Ravensburg, 11.11.25


Reisch GmbH Omnibusverkehr

, den

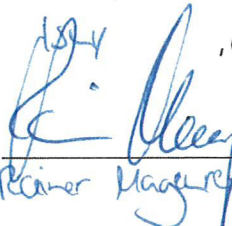
SCHULER GmbH Omnibusverkehr

, den

Stadt Isny

, den

03.12.2025

1894

Rainer Hagenreiter 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

stadtbuss Ravensburg-Weingarten GmbH

Ravensburg, den *18.11.2025*
A. Tr. 402 *Jörg Juch*

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

stadtbuss 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

Meyer, den 20.11.25

SCHULER GmbH Omnibusverkehr

Badwegg, den 20.11.2025
H. Schuler

Stadt Isny

, den

stadtbuss Ravensburg-Weingarten GmbH

, den

Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH

Friedrichshafen, den 21.11.2025

Kapellene Lenz

Stadtverkehr Lindau (B) GmbH

, den

Stadtverkehrs GmbH B.W.

Oberstdorf, den 20.11.2025

St. B.

Stadtwerke Überlingen GmbH

Überlingen, den 5/12/2025

M. R. B.

Strauss GmbH & Co. KG

, den

Süddeutsche Verkehrslinien GmbH & Co. KG

, den

Verkehrsbetriebe Schussental GmbH & Co. KG

Raunoburg, den *18.11.2025*

T. F. 102 *Ree*

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 Überblick über das Verfahren der Einnahmearteilung	1
1.1 Einordnung der Richtlinie und Zuständigkeit	1
1.2 Aufteilungsmasse	1
1.3 Anforderungen an das Verfahren	2
1.4 Grundsätze der Einnahmearteilung.....	2
1.5 Modellbeschreibung	3
2 Bewertungsansatz	3
2.1 Ertragskraft.....	3
2.2 Gästekarten	7
2.2.1 Echt Bodensee Card	7
2.2.2 Allgäu Walser Pass / AusZeit Card & GästePass	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 Gästekarten - Echt Bodensee Card (EBC)	17
3.5 on demand Verkehre	18
4 Verfahren der Einnahmearteilung.....	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 Gästekarten 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	ÖPNV-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
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
FG	Anzahl Fahrgäste
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TG	Tarifgruppe
VBF	Verbundbeförderungsfälle (Fahrgäste)
VDV-KA	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Kernapplikation e)))Ticket Deutschland
VU	Verkehrsunternehmen

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Einordnung der DFRL in die Vertragskonstruktionen	1
Abbildung 1-2:	Verfahrensüberblick	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 - Überlingen	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 erlösseitige 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 Erlösanteile 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) erläutert, wie die Nachfrage ermittelt, monetär bewertet und die entsprechenden Fahrgelder den Unternehmen zugeschieden werden.

Die DFRL zur Einnahmeverteilung ist Bestandteil des Einnahmeverteilungs-Vertrages.

Partner und Verträge zur Verteilung der Fahrgeldeinnahmen



(c) Foto lizenziert gemäß CC BY 4.0

- ✓ **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 4.0

- ✓ **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 ÖPNVs 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).

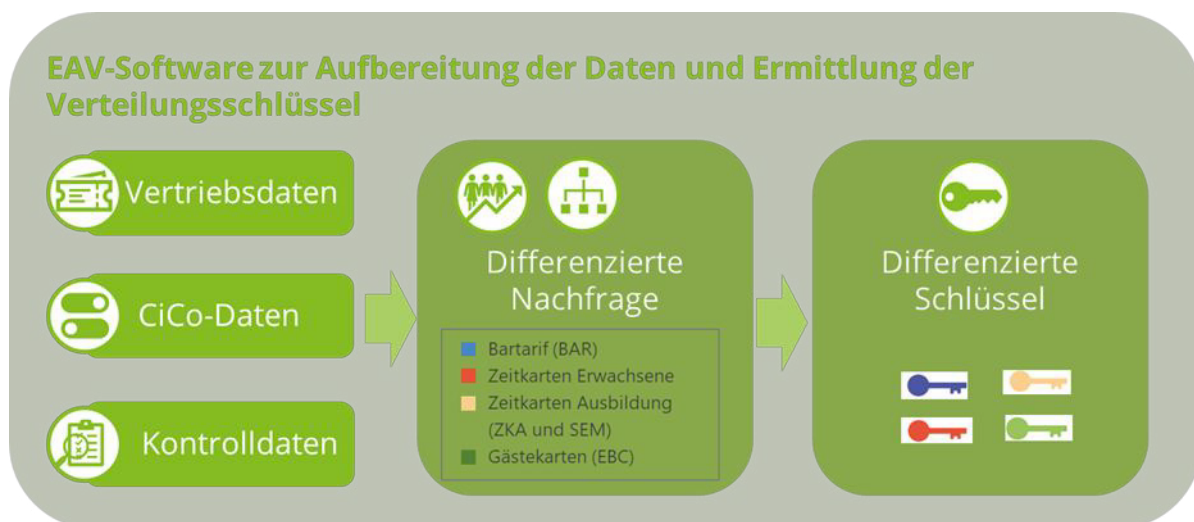


Abbildung 1-2: Verfahrensüberblick

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 Tarifierorientierung, so dass

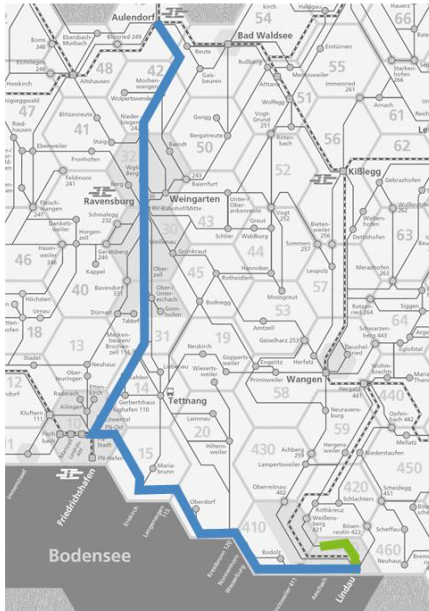
- sowohl die tarifliche Kappung der Fahrpreise
- als auch die preisabgesenkten Stadttarife insbesondere in den kleinen Stadtverkehren

bei der Zuschreibung der Fahrgeldeinnahmen Anwendung finden.

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

Der Fahrpreis für die ÖPNV-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 Erlöszuschreibung wird dieses Prinzip beibehalten und der zu lösende Fahrpreis zugrunde gelegt, so dass eine Fahrt über 11 Tarifzonen den gleichen Erlös erhält wie eine Fahrt über 8 Tarifzonen.

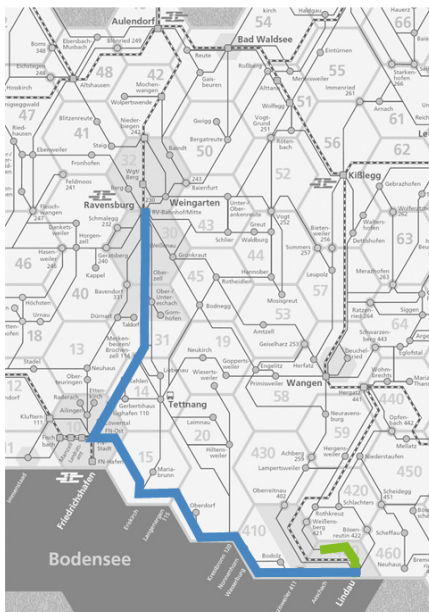
Tarifliche Kappung der Fahrpreis – Lindau nach Aulendorf (11 Zonen, PS 8)



13:35 - 14:58 Heute: Ankunft 14:58		1 Std 23 Min.
5 > > RES		8,50 €
13:35	Lindau (Bodensee), Köchlin	
	Stadtbus Lindau 5 Lindau-Insel ~ 11 Min. (8 Zwischenhalte)	
13:46	Lindau (Bodensee), Lindau-Insel	
	~ Umstieg (ca. 4 Min.)	
14:05 14:05	Lindau (Bodensee), Lindau-Insel Gleis 4	
	R-Bahn RES Stuttgart Hauptbahnhof (oben) Maskenpflicht nach gesetzl. Regelung; denken Sie an eine FFP2-Maske Fahrradmitnahme begrenzt möglich Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe vorhanden ~ 53 Min. (5 Zwischenhalte)	
14:58 14:58	Aulendorf (Württ), Bahnhof Gleis 2	

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

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



13:35 - 14:45 Heute: Ankunft 14:45		1 Std 10 Min.
5 > > RES		8,50 €
13:35	Lindau (Bodensee), Köchlin	
	Stadtbus Lindau 5 Lindau-Insel ~ 11 Min. (8 Zwischenhalte)	
13:46	Lindau (Bodensee), Lindau-Insel	
	~ Umstieg (ca. 4 Min.)	
14:05 14:05	Lindau (Bodensee), Lindau-Insel Gleis 4	
	R-Bahn RES Stuttgart Hauptbahnhof (oben) Maskenpflicht nach gesetzl. Regelung; denken Sie an eine FFP2-Maske Fahrradmitnahme begrenzt möglich Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe vorhanden Information. Information. ~ 40 Min. (4 Zwischenhalte)	
14:45 14:45	Ravensburg, Bahnhof Gleis 2	

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 lösende 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 Gästekarten

Viele Kommunen haben in Zusammenarbeit mit Tourismusorganisationen eine Gästekarte eingeführt, welche die kostenfreie Nutzung des ÖPNVs 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 GästePass)

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 ÖPNV-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 Töpfe wird aus den Ergebnissen zur Marktforschung abgeleitet, wonach 31% der Urlauber das kostenlose ÖPNV-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)

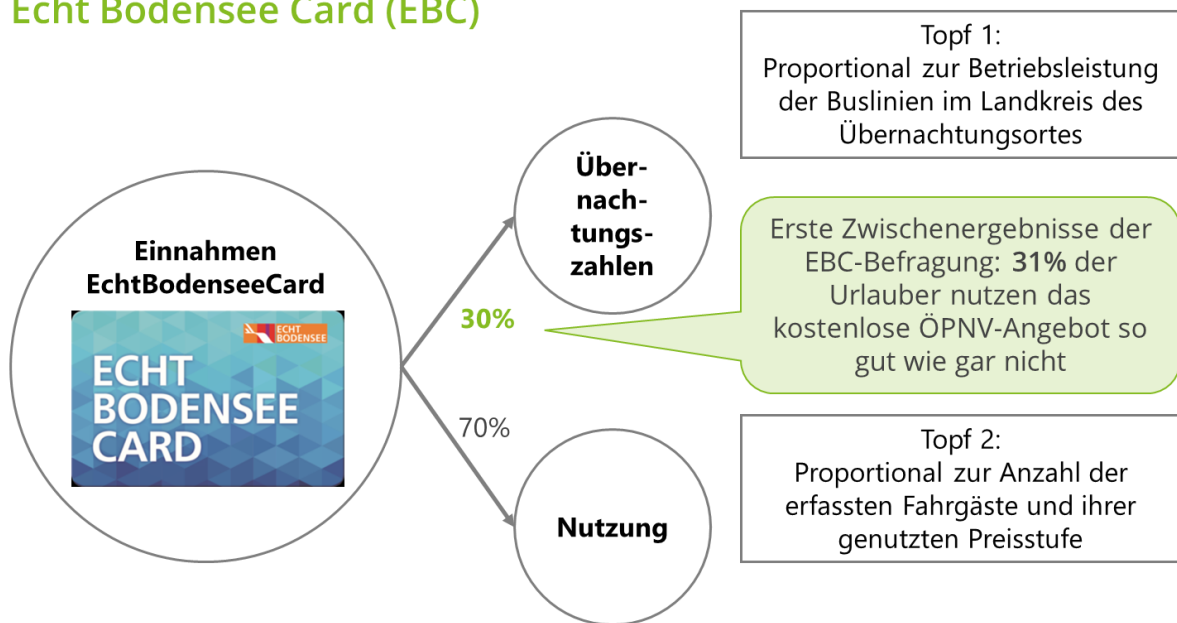


Abbildung 2-6: „2-Topf-Modell“ zur Verteilung der Fahrgeldeinnahmen der EBC

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 ein Förderprogramm zur Einführung von Automatischen Fahrgastzählssystemen (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 Fahrtrelation des erfassten KTD auf der Linie (Zugfahrt) zu identifizieren (vgl. Kapitel 3.2).

- Berücksichtigung der CiCo eCard-Daten zur Abbildung der Fahrtrelation 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 genutzte(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%

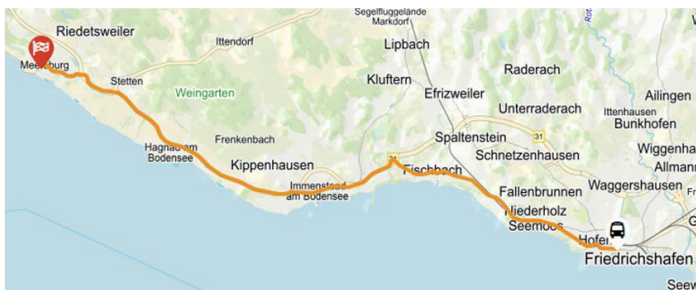
Abbildung 3-2: eCard(-Bartarif) Relationen versus verkaufte Relationen im bodo

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):



Erwartungsgemäß dominiert die Bodenseelinie.

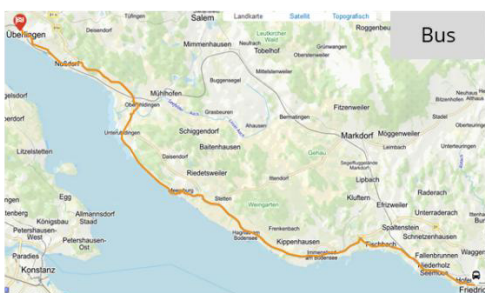
Linie	Anteil eCard Einnahmen
Bodenseelinie (7395)	70%
Echtbodenseebus (100)	15%
Schnellbus (7394)	5%
Vorlauf Stadtverkehr	10%
Summe	100%

Abbildung 3-3: Parallelverkehr Friedrichshafen - Meersburg

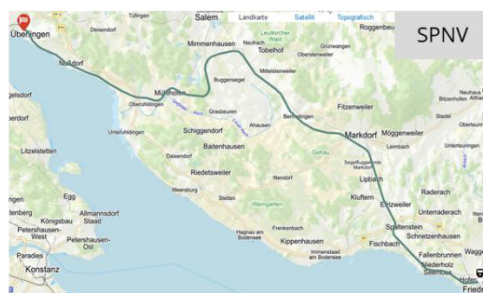
Relation Friedrichshafen – Überlingen

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):



Erwartungsgemäß dominiert der SPNV.

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

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 ÖPNV-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) überführt worden ist. Im Kalenderjahr 2019 wurden ca. 38 % der Einnahmen im Verbund im Ausbildungstarif erwirtschaftet. Die Ausbildungszeitkarten werden als eCard ausgegeben, die Nutzung über Kontrolltransaktionsdatensätze pseudonymisiert erfasst sowie Umstiege näherungsweise identifiziert. Nach Vorlage des Datenschutzkonzeptes stehen auch Kontrolltransaktionsdaten der DB bzw. der EVU zur Verfügung, so dass flächendeckende Daten vorliegen.

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

- ein erster Check-In ist der Start einer Fahrt
- jeder nächste 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 länger 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 Abhängigkeit von der Nutzungsquote und der jeweiligen Ertragskraft Schlüssel für die beteiligten Linien ermittelt und diese auf die Fahrgeldeinnahmen der Relation übertragen. Eine Aufteilung des Freizeitnutzens (Netzgültigkeit) erfolgt nicht, weswegen nur der morgendliche Weg vom Wohnort zum Schulort für die Ermittlung der Linien-Schlüssel 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. unschärfere 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 Einnahmezuschlagung sind linienweise so aufzubereiten, dass sie den Anforderungen zur Gewährung der §15 ÖPNVG-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 eine 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 ÖPNV 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. Kontrolldatensätze 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 Gästekarten - Echt Bodensee Card (EBC)

Die EBC und die anderen Gästekarten 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 Gästekarten 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 Gästekarten 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 Gästekarten auf 100% der Einnahmen angewendet.

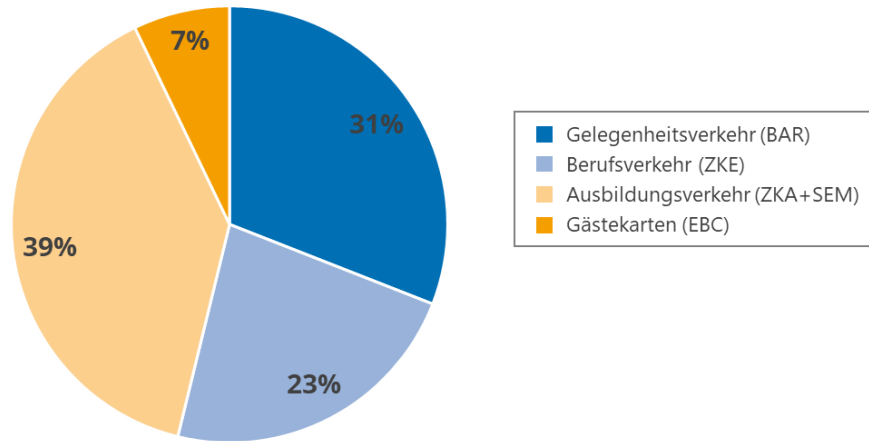
3.5 on demand Verkehre

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 Gästekarten. 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

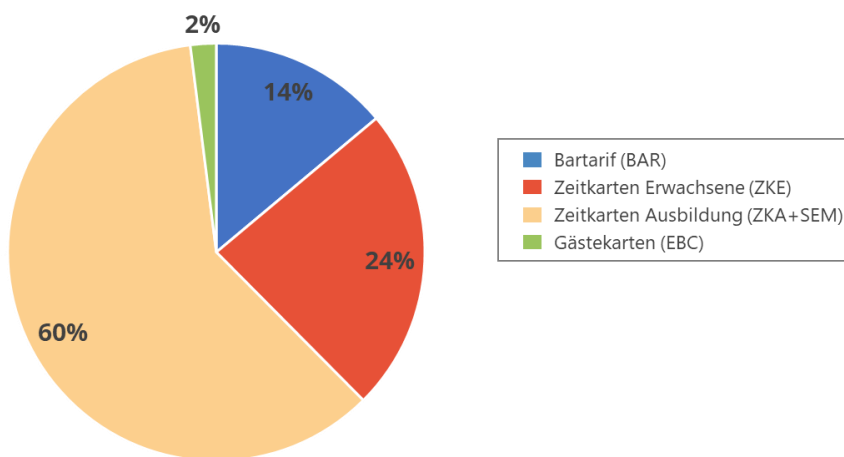


Werte aus Kalenderjahr 2019, inkl. EBC 2021

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

Während 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).

Verbundbeförderungsfälle Gesamt:
ca. 44 Mio. Fahrgäste



Werte aus Kalenderjahr 2019

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).

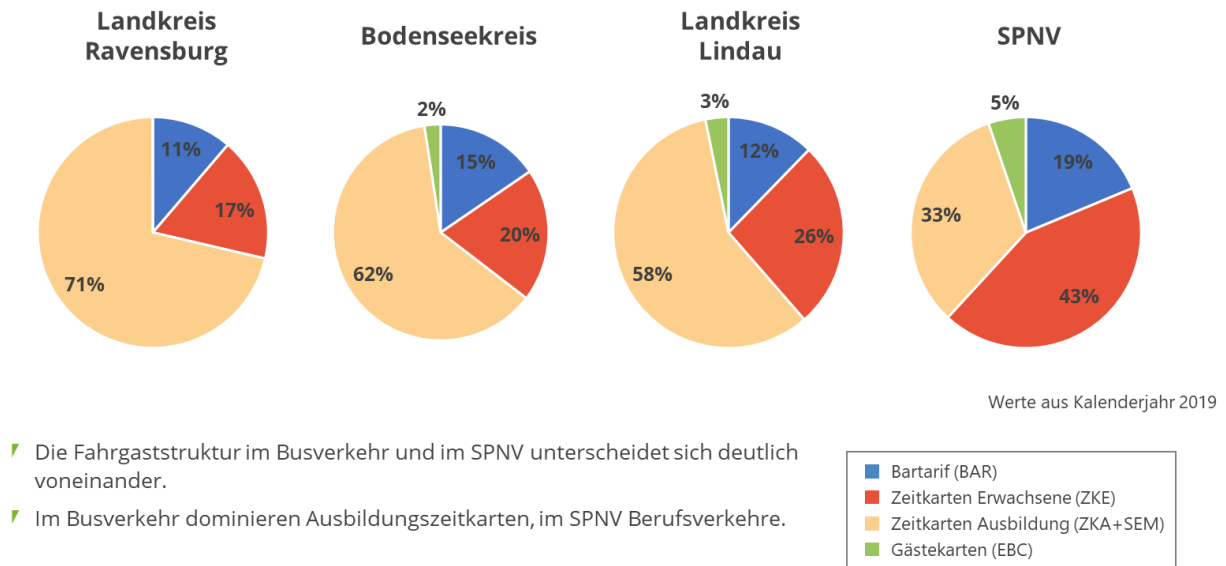


Abbildung 4-3: Verteilung der Fahrgastanzahl im bodo je Aufgabenträger differenziert nach Tarifgruppen

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 erlösseitig nach dem Ertragskraftverfahren bewertet. Als Referenz werden die Fahrpreise der Einzeltickets zugrunde gelegt.

Ertragskraftverfahren



Σ Fahrpreis : 6,15 EUR



Σ Fahrpreis : 5,25 EUR



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 erlösseitige Bewertung der Nachfrage differenziert nach Start- und Zielzone

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

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

Der prozentuale Erlösanteil 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: Erlösanspruch einer Linie je Fahrgast, CiCo-Fahrt und Relation IJ

Der Erlösanspruch 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 Erlösanteil 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 seine 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:

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

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.

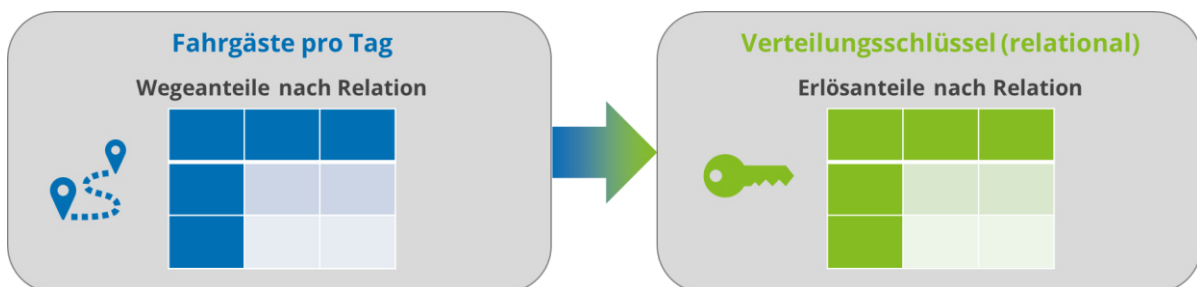


Abbildung 4-5: Bildung von Aufteilungsschlüsseln je Linie und Relation

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

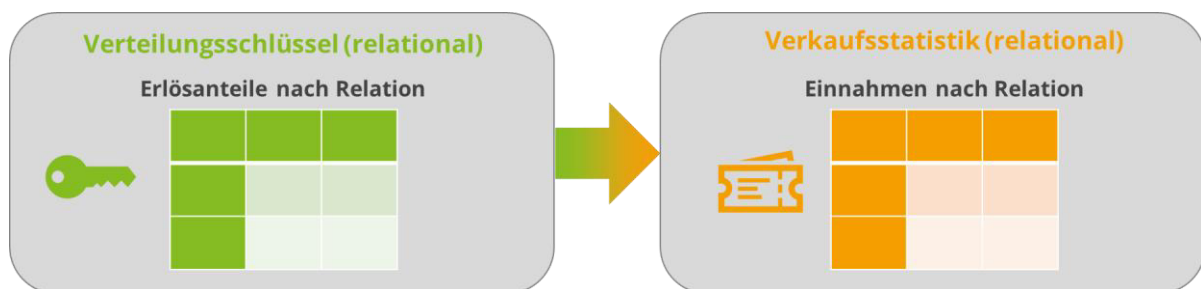


Abbildung 4-6: Zusammenführung von Verkaufsdaten und Aufteilungsschlüsseln je Relation und Linie/Linienbündel

Relationslose Fahrausweise bzw. netzweitgültige 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 erlösseitig nach dem Ertragskraftverfahren bewertet. D.h. es werden die Erlöse je Linie aller Relation aggregiert, deren zu lösende 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 Information 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 ÖPNV 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 Töpfe wurde aus den Ergebnissen zur Marktforschung abgeleitet, wonach 31% der Urlauber das kostenlose ÖPNV-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 Gästekarten 100%)

Die Kontrolltransaktionsdaten der EBC bzw. des Allgäu Walser Pass und der AusZeit Card bzw. GästePass beschreiben die Nutzung der Fahrgäste mit der Gästekarte. 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 Gästekarten 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:

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

4.5 Einnahmeanspruch Sonstige Fahrausweise

Die Aufteilungsmasse 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 ÖPNV-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 Schlüsseln, 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.

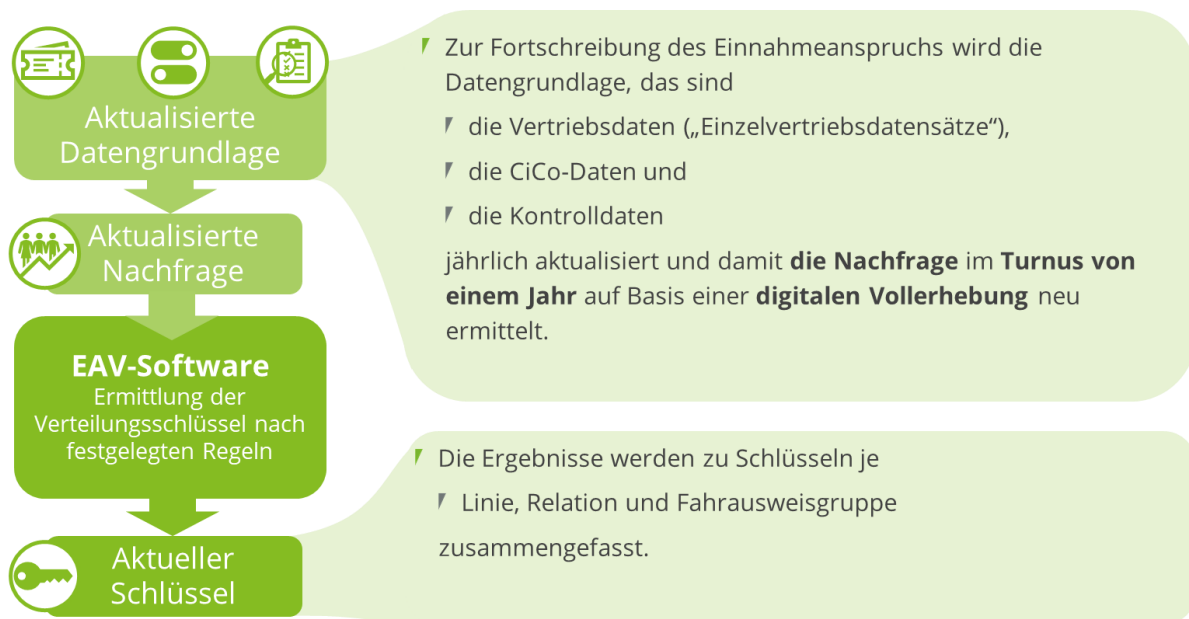


Abbildung 5-1: Aktualisierung mittels Digitaler Vollerhebung

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.

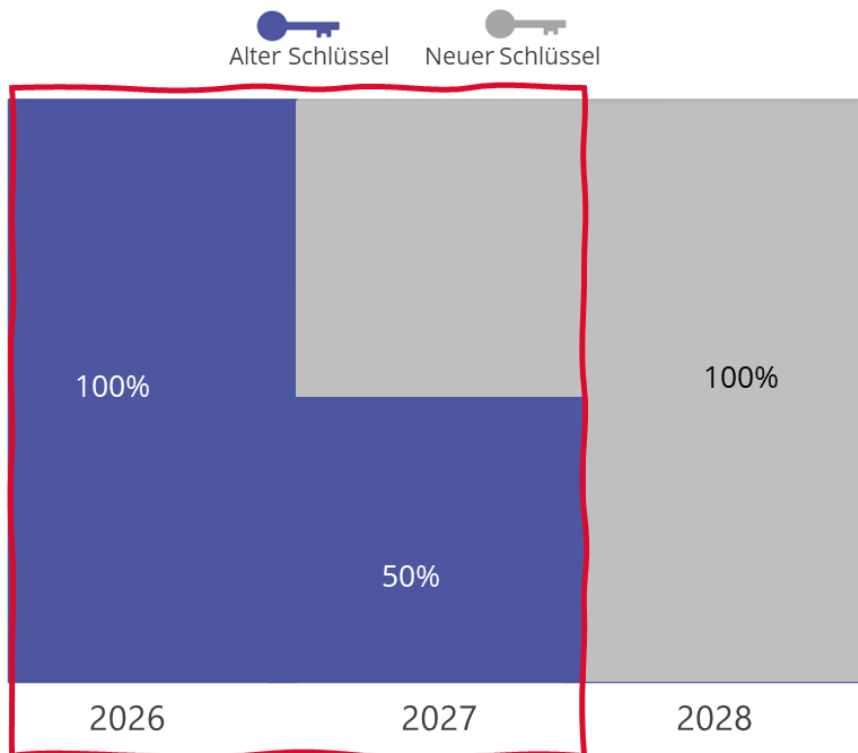


Abbildung 5-2: Kombination von Alt- und Neuschlüssel

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 ÖPNV-Nutzung für Fahrten von und zur Schule bzw. zum Ausbildungsort sowie im jeweiligen Gültigkeitsbereich außerhalb von Schulzeiten, z.B. am Wochenende und in den Ferien zu Fahrten zu Freizeit Zwecken. In vielen Verbünden wurde der zeitliche und räumliche Gültigkeitsbereich 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 Räumen 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).

Das Verfahren der Einnahmeverteilung soll transparent und möglichst einfach sein. Kompromisse sollen ausgewogen verhandelt sein.

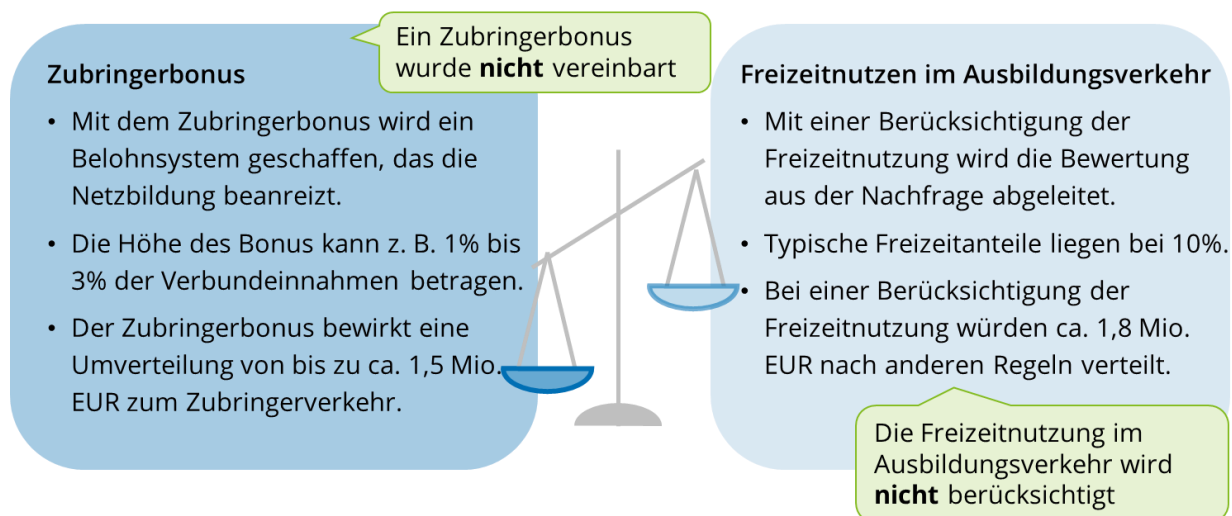


Abbildung 5-3: Ausgewogene Kompromissfindung

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 außerhalb der EAV berücksichtigt 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	Gästekarte (Austauschschüler-Tag)	Gelegenheitsverkehr
16	City Ticket (Tageskarte)	Gelegenheitsverkehr
18	Schülerwochenkarte Bayern	Ausbildungsverkehr
19	Monatskarte (Erw.)	Berufsverkehr
20	Monatskarte (2 Partner)	Berufsverkehr
21	Kindergartenkind Monatskarte	Ausbildungsverkehr
22	Schülermonatskarte	Ausbildungsverkehr
23	Juniorticket (Netz)	Ausbildungsverkehr
27	Abokarte (Erw.) übertragbar	Berufsverkehr
28	Abokarte (Erw.) persönlich	Berufsverkehr
29	Abokarte (Erw.) übertragbar (Job Ticket BW)	Berufsverkehr
30	Abokarte (Erw.) persönlich (Job Ticket BW)	Berufsverkehr
31	Abokarte (2 Partner)	Berufsverkehr
32	Sofort Abokarte (Erw.)	Berufsverkehr
33	Sofort Abokarte (Erw.) Premium	Berufsverkehr
34	Premium Abokarte (Erw.) übertragbar	Berufsverkehr
35	Premium Abokarte (Erw.) persönlich	Berufsverkehr
36	Premium Abokarte (Erw.) übertragbar (Job Ticket BW)	Berufsverkehr
37	Premium Abokarte (Erw.) persönlich (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	Tageshöchstpreis (0%)	Gelegenheitsverkehr
51	Tageshöchstpreis (10%)	Gelegenheitsverkehr
52	Tageshöchstpreis (20%)	Gelegenheitsverkehr
53	Tageshöchstpreis (30%)	Gelegenheitsverkehr
54	Tageshöchstpreis (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 für Fahrradmitnahme und Nutzung der 1. Klasse	Berufsverkehr
67	Zuschlag zur Abokarte für Fahrradmitnahme und Nutzung 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	Häfler Tageskarte Familie	Gelegenheitsverkehr
89	Einzelfahrschein (Familie)	Gelegenheitsverkehr
95	Salem-Rufbus	Gelegenheitsverkehr

96	Häfler Schülerwochenkarte	Ausbildungsverkehr
97	Wochenkarte	Gelegenheitsverkehr
98	Einzeltageskarte Familie Bad Waldsee	Gelegenheitsverkehr
99	0-Euro Samstag Ravensburg	Gelegenheitsverkehr
100	Aktionstarif Friedrichshafen/Überlingen	Gelegenheitsverkehr
101	Parking Day Friedrichshafen	Gelegenheitsverkehr
102	Gästekarte Allgäu Walser Pass (Westallgäu; Solidar)	Gelegenheitsverkehr
103	Gästekarte Allgäu Walser pass (Oberallgäu; Solidar)	Gelegenheitsverkehr
104	Gästekarte 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-Schüler	Ausbildungsverkehr
206	Deutschlandticket-Studierende	Ausbildungsverkehr
207	ermäßigtes D-Ticket Bayern Auszubildende	Ausbildungsverkehr
208	ermäßigtes D-Ticket Bayern FSJler	Ausbildungsverkehr
209	ermäßigtes 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
	D-Ticket Jugend BW (außerhalb Schülerlistenverfahren) bodo-Produkt Preis	
606	D-Ticket Jugend BW (außerhalb Schülerlistenverfahren) Zuschuss Brutto	Ausbildungsverkehr
	D-Ticket Jugend BW (außerhalb Schülerlistenverfahren) Zuschuss Netto	
608	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) Zuschuss Brutto	
615	D-Ticket Jugend BW (Freiwilligendienstleistende) Zuschuss Netto	Ausbildungsverkehr
616	D-Ticket Jugend BW (Personengruppe unter 21 Jahren)	Ausbildungsverkehr
	D-Ticket Jugend BW (Personengruppe unter 21 Jahren) bodo-Produkt Preis	
618	D-Ticket Jugend BW (Personengruppe unter 21 Jahren) Zuschuss Brutto	Ausbildungsverkehr
	D-Ticket Jugend BW (Personengruppe unter 21 Jahren) Zuschuss Netto	
620	D-Ticket Jugend BW (Studierende RWU/PH/ZU)	Ausbildungsverkehr
621	D-Ticket Jugend BW (Studierende DHBW)	Ausbildungsverkehr
622		

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 - Kißlegg – Marstetten-Aitrach (-Memmingen)
Arverio	LI / RV	RB96	Lindau - Kißlegg – Marstetten-Aitrach (- München)
BOB	FN / RV	RB91	Friedrichshafen - Aulendorf
DB Regio AG	FN / RV	RE3	Lindau - Friedrichshafen – Bad Schussenried (- Ulm)
DB Regio AG	FN	RE3	Friedrichshafen - Überlingen – Sipplingen (- Basel)
DB Regio AG	RV/SIG	RE6a	Aulendorf – Bad Saulgau (- Tübingen – Stuttgart)
DB Regio AG	FN	RB31	Friedrichshafen - Überlingen - 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 - Kißlegg - Leutkirch
DB Regio AG	RV	RB53b	Aulendorf - Kißlegg - 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 – München)
DB Regio AG	LI / OA	RB94	Lindau - Hergatz – Oberstaufen (- Kempten)
ÖBB	LI	S1 / REX 1	Lindau Insel – Lindau Reutin (-Bludenz)
Thurbo	LI	S7	Lindau Insel – Lindau Reutin (- Bregenz – Romanshorn)
Buchmann	RV	90	Wangen - Ratzenried - Christazhofen - Göttlishofen -
Buchmann	RV	92	Leupolz - Karssee - Wangen
Buchmann	RV	120	Engelitz - Wangen
Buchmann	RV	93/1	Stadtverkehr Wangen: Linie 1 Busbf - Wittwais - Waltersbühl
Buchmann	RV	93/2	Stadtverkehr Wangen: Linie 2 Berger Höhe - Uhlandweg - Busbahnhof
Buchmann	RV	93/3	Stadtverkehr Wangen: Linie 3 Bindstr. – Südring – Landratsamt - Busbahnhof

Buchmann	RV	93/4	Stadtverkehr Wangen: Linie 4 Busbahnhof – Södring - Fachklinik
Bayer	RV	253	(Ochsenhausen -) Bad Wurzach – Ellwangen (- Füramoos – Biberach)
Bühler	RV/SIG	40	Wilhelmsdorf - Ostrach
Bühler	FN / RV/SIG	41/ 7381/ 7385	Wilhelmsdorf - Deggenhausertal - Überlingen
Bühler	RV	44	Ortsverkehr Wilhelmsdorf
Bühler / Reisch	RV	240	Wilhelmsdorf-Altshausen
Bühler / RAB	FN	685	emma: Deggenhausertal –Wittenhofen - Grünwangen
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 - Straß-Berg/Schule - Weingarten Schulzentrum
VBS/Hagmann	RV	20	Ravensburg – Weingarten -Wolpertswende
VBS/Hagmann	RV	21	Ravensburg - Grünkraut - 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 (- Hörbranz - Möggers – Scheidegg)
Landbus Unterland	LI	129	Lindau – Grenzsiedlung (- Lochau – Bregenz)
Regio Bregenzer Wald	LI	821	(Bregenz - Langen -) Neuhaus - Scheidegg/Weiler
Morath	FN	697	emma Bürgerbus Salem
Müller	RV	R30/S30	Ravensburg - Bad Waldsee
Müller	RV	30/1	Bad Waldsee - Gaisbeuren - Reute - Enzisreute
Müller	RV	31	Ravensburg - Bergatreute - Alttann - Wolfegg
Müller	RV	32	Wolfegg/Roßberg – Gwigg - Bergatreute - Bad Waldsee
Müller	RV	34	Bad Waldsee – Molpertshaus – Mennisweiler - Ehrensberg
RAB	RV	132	Leutkirch Bahnhof - Zeppelinstraße - Bahnhof
RAB	FN / RV/KN	700	Ravensburg – Meersburg (- Konstanz)
RAB	FN/SIG	7376	Überlingen- Pfullendorf
RAB	FN	7377	Überlingen - Bonndorf (- Ludwigshafen – Stockach)

RAB	FN/SIG	676	Pfullendorf - Taisersdorf - Owingen (Linzgau-Ruf-Bus/emma)
RAB	FN	677	Überlingen – Hödingen – Bonndorf (- Stockach) (emma)
RAB	FN	110	Überlingen – Uhltingen-Mühlhofen
RAB	FN	111	Friedrichshafen - Meersburg - Uhltingen-Mühlhofen - Affenberg - Salem
RAB/RBA	FN/LI	200	Friedrichshafen - Lindau
RAB/KVB	FN/SIG	500	Überlingen - Herdwangen - Pfullendorf Weihwang (- Krauchenwies – Sigmaringen)
RAB	FN	7379	Überlingen - Heiligenberg
RAB	FN/SIG	680	Pfullendorf - Illmensee – Heiligenberg (emma)
RAB	FN/SIG	7380	Heiligenberg - Pfullendorf
RAB	FN / RV	7381/41	Überlingen – 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 - Höchsten - Wilhelmsdorf
RAB	FN	7386	Schülerverkehr Überlingen - Salem College - Hödingen
RAB	FN/KN	7389	Überlingen – Sipplingen (-Ludwigshafen – Stockach)
RAB	FN	7392	(Stockach -) Billafingen -Pfullendorf
RAB	FN/KN	7394	Bodensee-Airport - Friedrichshafen – Meersburg (- Konstanz)
RAB	FN	7395	Friedrichshafen-Meersburg-Überlingen - Sipplingen (- Ludwigshafen - Bodman)
RAB	FN	7396	Immenstaad - Markdorf – Salem - Frickingen
RAB	FN	696	emma Markdorf
RAB	FN	7397	Überlingen/Meersburg - Salem - Frickingen/Heiligenberg
RAB	FN	N 1	NachtBus Linie 1: Friedrichshafen - Meersburg - Überlingen
RAB	FN	N 2	NachtBus Linie 2: Friedrichshafen - Eriskirch - Langenargen - Kressbronn
RAB /(Strauss)	FN	N 3	NachtBus Linie 3: Friedrichshafen - Meckenbeuren - Tettnang - 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	Kißlegg – Wolfegg – Vogt Grund
RAB	RV	7544	Kißlegg - 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(Allgäu)
Sohler	RV	7549	Bad Wurzach – Arnach - Kißlegg – Dettishofen
RAB	RV	7550	Leutkirch - Kißlegg - 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	Schülerverkehr: 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	Argenbühl-Eglofstal – Ratzenried - Leutkirch
RAB	RV/SIG	R65	Ravensburg - Fronreute - Altshausen - Bad Saulgau
RAB	RV	7573.1	Schülerverkehr Blönried St. Johann: Aulendorf - Fronreute/Baienfurt
RAB	FN	7587	Friedrichshafen - Langenargen -Kressbronn
Burkhard	LI	11	Röthenbach - Lindenberg - Scheidegg
Burkhard	LI	12	Röthenbach - 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 - Hörbranz - Scheidegg - Lindenberg - Weiler
Burkhard	LI/Vorarlberg (A)/ OA	22	Weiler - Oberreute - Sulzberg/Oberstaufen
Burkhard	LI	111	Scheidegg - Kinberg - Scheidegg
Burkhard	LI	112	Scheidegg - Börserscheidegg - Lindenberg
Burkhard	LI	113	Scheidegg - Geisgau - Scheidegg
Burkhard	LI	122	Weiler - Simmerberg - Ellhofen - Röthenbach
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 – Maierhöfen – Röthenbach – Weiler
RAB	RV/LI	732	Isny – Maierhöfen – Röthenbach – Lindenberg
RAB	RV/OA/LI	733	Isny – Maierhöfen – Röthenbach – Oberstaufen
Reisch / Bühler	RV	240	Wilhelmsdorf – Altshausen
Reisch	RV/SIG	290	Fleischwangen – Altshausen - Bad Saulgau
RVA / Komm Mit	OA	95	Kalzshofen – Oberstaufen – Steibis – Imbergbahn – Hochgratbahn
RVA / Komm Mit	LI/OA	96	Ebratshofen Abzw. – Harbatshofen – Stiefenhofen – Wolfsried – Oberstaufen
Stadt Aulendorf	RV	670	Bürgerbus Aulendorf
Stadt Isny	RV	74	Isny – Kleinhaslach – Großholzleute - Überra
RBA	RV	50	Isny - Großholzleute – Überra (- Kempfen)
stadtb Ravensburg Weingarten	RV	1	Baiersfurt - Baiersfurt - Weingarten - Ravensburg - Schmallegg
stadtb Ravensburg Weingarten	RV	3	Hegaustr. - Ravensburg Bahnhof - Weißenau - Eschach
stadtb Ravensburg Weingarten	RV	4	Ravensburg – Weißenau - Oberzell
stadtb Ravensburg Weingarten	RV	5	Baiersfurt Schacherösch - Weingarten - Ravensburg

stadtbus Ravensburg Weingarten	RV	6	Weingarten Lerchenfeld -Charlottenplatz - Dörfle
stadtbus Ravensburg Weingarten	RV	7A	Ravensburg Bahnhof - Flappachbad (Badebus)
stadtbus Ravensburg Weingarten	RV	14	Löwenplatz - Argonnenpark - Charlottenplatz (Ringverkehr)
stadtbus Ravensburg Weingarten	RV	15	BOB Weingarten/Berg- Charlottenplatz – Löwenplatz (Ringverkehr)
Stadtverkehr Lindau	LI	1	Oberhochsteg - Anheggerstraße
Stadtverkehr Lindau	LI	2	Oberreitnau - Anheggerstraße – Inselbahnhof
Stadtverkehr Lindau	LI	3	Unterreitnau - Anheggerstr. - Gewerbegebiet
Stadtverkehr Lindau	LI	4	Rehlings/Weißensberg - Anheggerstraße - 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 - Schäferhof - Oberhof - Bärenplatz
Strauss	FN	2	Tett nang – Kau - Bürgermoos - Schäferhof - Oberhof - Bärenplatz
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	Bürgermobil Meckenbeuren
SV Bad Waldsee	RV	33/5	Untermöllenbronn - Kümmerzhofen - 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	Solarstraße - Jettenhausen, Ludwig-Dürr- Schule
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	4	Hafenbahnhof- Stadtbahnhof - Montafonstr. - Klinikum-Schnetzenhausen
Stadtverkehr Friedrichshafen	FN	5	Messe- Schwabstraße - 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 Überlingen	ÜB	1	Busbahnhof - Bodensee-Therme - Helios-Spital
Stadtwerke Überlingen	ÜB	2	Landungsplatz - Burgberg - Busbahnhof
Stadtwerke Überlingen	ÜB	3	Landungsplatz - Alte Owinger Straße - Busbahnhof
Stadtwerke Überlingen	ÜB	4	Schättlisberg - Helios Spital - Landungsplatz - Busbahnhof
Stadtwerke Überlingen	ÜB	5	Busbahnhof - Gewerbegebiet - Deisendorf - Bambergen
Stadtwerke Überlingen	ÜB	6	Busbahnhof - Gewerbegebiet Langäcker
Stadtwerke Überlingen	ÜB	7	Bodensee-Therme - Goldbach - Helios Spital - Busbahnhof
Stadtwerke Überlingen	ÜB	14	Busbahnhof - Schättlisberg - 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

Industriestraße 1
88339 Bad Waldsee

Omnibus Morath GmbH & Co. KG

Heiligenbreite 29
88662 Überlingen

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG

Kornblumenstraße 7/1
88046 Friedrichshafen

Omnibus Müller GmbH & Co. KG

Industriestraße 1
88339 Bad Waldsee

Omnibus Verkehr Wangen

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

Stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH

Schussenstraße 22
88212 Ravensburg

Omnibus Bühler GmbH & Co. KG

Untere Luß-Straße 25
88271 Wilhelmsdorf

RBA Regionalbus Augsburg GmbH

Eichleitnerstraße 17
86199 Augsburg

Werner Sohler GmbH

Hiltensweiler 15
88239 Wangen

Hutter Reisen GmbH

Sudetenstraße 19
88299 Leutkirch/Allgäu

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 Überlingen GmbH

Kurt-Wilde-Str. 10
88662 Überlingen

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 Einnahmearaufteilung)
 - 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. ÖPNVG BW und Art. 24 BayÖPNVG
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-schlüs-sel innerhalb Bodenseekreis	Linien-schlüs-sel innerhalb Landkreis Lindau
7381	Wilhelmsdorf - Überlingen	RAB	0,01906	-
700	Ravensburg - Meersburg	RAB	0,03569	-
7376	Pfullendorf - Überlingen	RAB	0,00317	-
7377	Überlingen - Bonndorf	RAB	0,00715	-
677	Überlingen - Bonndorf	RAB	0,01073	-
110	Überlingen - Uhlhingen-Mühlhofen	RAB	0,00659	-
111	Friedrichshafen - Affenberg - Salem	RAB	0,02369	-
200	Friedrichshafen - Lindau	RAB	0,00105	0,00613
500	Überlingen - Pfullendorf	RAB	0,01993	-
7379	Überlingen - 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 Überlingen - Salem College	RAB	0,00255	-
7389	Überlingen - Sipplingen	RAB	0,00477	-
7392	Überlingen - Stockach	RAB	0,01634	-
7394	Friedrichshafen - Meersburg	RAB	0,02184	-
7395	Friedrichshafen - Überlingen	RAB	0,16457	-
7396	Immenstaad - Frickingen	RAB	0,03664	-
7397	Salem - Heiligenberg	RAB	0,03238	-
N1	Friedrichshafen - Überlingen	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-Dürr-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	ÜB - Helios Spital	SWÜ	0,00219	-
2	ÜB - Burgberg	SWÜ	0,00809	-
3	ÜB - Alte Owinger Str	SWÜ	0,00195	-
4	ÜB - Schättlisberg	SWÜ	0,00567	-
5	ÜB - Bambergen	SWÜ	0,01068	-
6	ÜB - Gewerbegebiet Langäcker	SWÜ	0,00262	-
7	ÜB - Goldbach	SWÜ	0,00275	-
14	ÜB - Helios Spital	SWÜ	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) / Linienbündel _____

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
