

Durchführungsrichtlinie zur Einnahmeverteilung im Verkehrsverbund naldo

Inhalt

1 Überblick über das Verfahren der Einnahmeverteilung.....	2
1.1 Einnahmeverteilung im Verkehrsverbund.....	2
1.2 Aufteilungsmasse im Rahmen der Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen	3
1.3 Erfüllung der Anforderungen an die Einnahmeverteilung gemäß Landesvorgaben.....	4
1.4 Grundsätze der Einnahmeverteilung.....	5
1.5 Differenzierung der Einnahmezuschlag nach Linien	5
1.6 Modellbeschreibung.....	5
2 Bewertungsansatz	6
2.1 Ertragskraft	6
2.2 Vertriebsanreiz	8
3 Fahrgasterhebung als Datengrundlage für Einnahmeverteilung	8
3.1 Konzeption der Fahrgasterhebung und der Fahrgastnutzungsauswertung	8
3.2 Ableitung der Aufteilungsschlüssel	14
3.2.1 Fahrausweisgruppe „Abonnements Jedermann“	14
3.2.2 Fahrausweisgruppe „Abonnements Ausbildung“	15
3.2.3 Fahrausweisgruppe „Zeitkarten Studierende“	17
3.2.4 Fahrausweisgruppen „Zeitkarten Nicht-Abo-Vertrieb Jedermann“, „Zeitkarten Nicht-Abo-Vertrieb Ausbildung“, „Tricky Ticket“ und „Zeitkarte Kindergartenkind-Monatskarte“.....	19
3.2.5 Fahrausweisgruppen „Gelegenheitsverkehr“	20
3.2.6 Fahrausweisgruppen zur unentgeltlichen Nutzung des ÖPNV	21
3.2.7 Einnahmezuschläge aus bwtarif	21
3.2.8 Einnahmen aus Zuschlägen für die 1. Klasse.....	21
3.2.9 Sonderregelungen	22
3.2.10 Sonstige Einnahmen naldo-Verbundtarif	22
3.2.11 Übersicht nach Fahrausweisgruppen maßgeblich aus Vertriebsicht.....	23
4 Verfahren der Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen	24
4.1 Vertriebsanreiz	24

4.2 Einnahmeanspruch Deutschlandtickets und Abonnements Verbundtarif.....	24
4.3 Einnahmeanspruch Resteinnahmen naldo-Verbundtarif.....	26
4.4 Ermittlung des Gesamteinnahmeanspruchs pro Linie und Verkehrsunternehmen.....	27
4.5 Saldenausgleich	27
5 Sonstige Festlegungen	27
5.1 Fortschreibung.....	27
5.2 Anzuwendende Migrationsverfahren.....	28
5.3 Bedienverbote	30
5.4 Monatliche Abrechnungen und Jahresabrechnung	31

1 Überblick über das Verfahren der Einnahmeverteilung

1.1 Einnahmeverteilung im Verkehrsverbund

(1) Die Einnahmeverteilung (EA) der Fahrgeldeinnahmen im Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (naldo) wird mit einem nachfrageorientierten Verfahren gemäß § 17 der Verordnung des Ministeriums für Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG-VO) umgesetzt.

(2) Diese Durchführungsrichtlinie (DFRL) ist Bestandteil des Einnahmeverteilungsvertrags (EAV) und erläutert, wie die Nachfrage ermittelt sowie monetär bewertet wird, um dann die entsprechenden Fahrgelder den jeweiligen Verkehrsunternehmen (VU) zuzuscheiden.

Einordnung der DFRL in die Vertragskonstruktionen

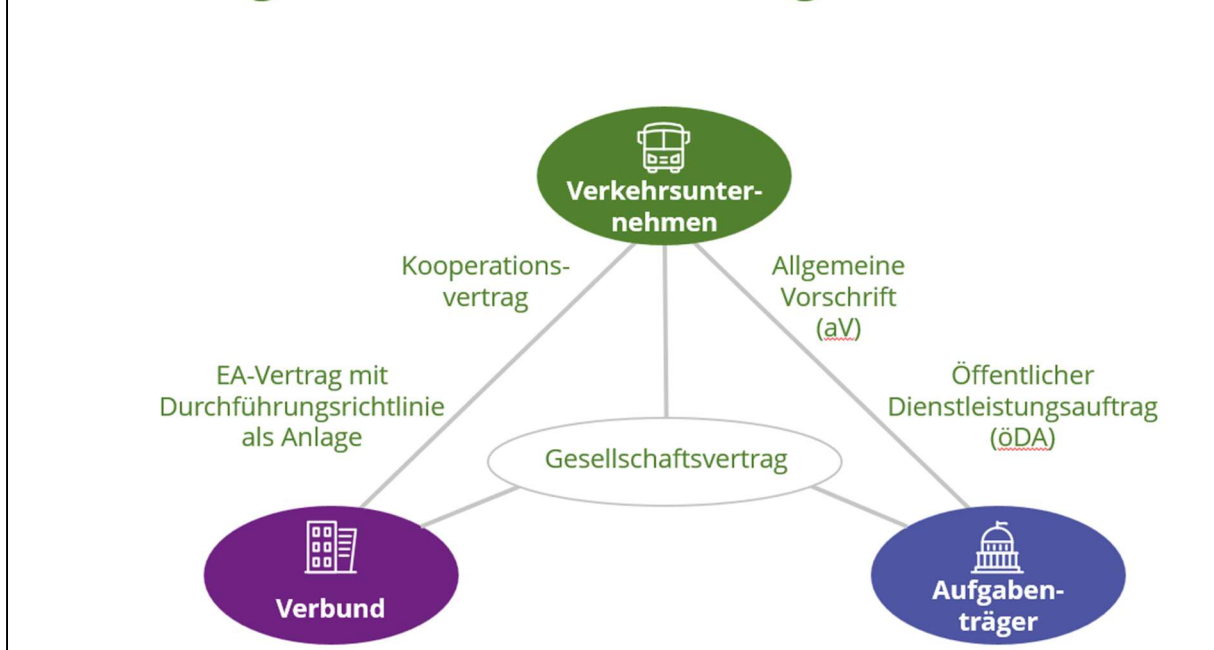


Abbildung 1-1: Einordnung der DFRL in die Vertragskonstruktionen

1.2 Aufteilungsmasse im Rahmen der Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen

(1) Zur Aufteilungsmasse der naldo-Fahrgeldeinnahmen gehören die von Verkehrsunternehmen und die (im Auftrag der Verkehrsunternehmen) von der naldo-Geschäftsstelle, ggf. auch via beauftragten Dritten/Vertriebsdienstleister, vereinnahmten

1. Einnahmen aus Fahrausweisverkäufen des naldo-Tarifs,
2. Zahlungen aufgrund Fahrgeldeinnahmeanspruchsabrechnungen für den naldo-Verbund der Baden-Württemberg-Tarif GmbH (BWTG) als Landesclearingstelle zur landesweiten EA des Deutschlandtickets,
3. Zahlungen aufgrund Fahrgeldeinnahmeanspruchsabrechnungen der BWTG für den naldo-Verbund wegen des bwtarif,
4. Zahlungen aufgrund Fahrgeldeinnahmeanspruchsabrechnungen für die Anerkennung des City-Tickets und der BahnCard 100,
5. Fahrgeldersatzzahlungen des Landes und kommunaler Aufgabenträger zur Finanzierung der Deutschlandticket JugendBW-Ermäßigungen,
6. Fahrgeldersatzzahlungen kommunaler Aufgabenträger und ggf. Dritter zur Finanzierung weiterer Ermäßigungen beim Deutschlandticket, ggf. auch einschließlich Deutschlandticket JugendBW,
7. Fahrgeldersatzzahlungen im Rahmen von Tarifvergünstigungsmaßnahmen, bspw. auch im Falle von unentgeltlicher ÖPNV-Nutzungsmöglichkeit,

8. Einnahmen aus Solidarbeitragszahlungen zur Finanzierung ermäßigter naldo-Fahrausweise bzw. zur Finanzierung von Freifahrtregelungen, insbesondere Solidarbeiträge Studierender,
9. Einnahmen aus Gästekarte-Fahrausweise von Übernachtungsgästen,
10. Einnahmen aus Kombiticket-Fahrausweise bei Veranstaltungen u. dgl. sowie
11. Einnahmen aus Zuschlagsfahrausweisen für Fahrten in der 1. Klasse sowie zur Fahrradmitnahme bzw. zur Mitnahme von sperrigem Gepäck sowie
12. sofern nicht anderweitig vereinbart: Einnahmen aus ggf. vorhandenen Zuschlagsfahrausweisen für On-Demand-Verkehre und/oder Nachtverkehre, ggf. auch Zuschlagsfahrausweisen für Haustürbedienung.

(2) Nicht zur Aufteilungsmasse der naldo-Fahrgeldeinnahmen gehören dagegen:

1. Nur sofern anderweitig vereinbart (wegen nicht gegebenem Aufwand-Nutzen-Verhältnis einer Integration in die naldo-EA) und dokumentiert gegenüber den EAV-Partnern: Einnahmen, insbesondere aus ggf. vorhandenen Zuschlagsfahrausweisen für On-Demand-Verkehre und/oder für Nachtverkehre, ggf. auch Zuschlagsfahrausweise für Haustürbedienung betreffend, sowie ggf. auch Bürgerbusverkehre betreffend,
2. Einnahmen aus Erhöhtem Beförderungsentgelt (EBE) sowie
3. Sämtliche im Hinblick auf das aktuelle Umsatzsteuerrecht netto zu vereinnahmende Ausgleichsleistungen einschließlich den brutto zu vereinnahmenden SGB-IX-Erstattungszahlungen.

1.3 Erfüllung der Anforderungen an die Einnahmearaufteilung gemäß Landesvorgaben

Die Einnahmearaufteilung erfüllt die Vorgaben des Landes Baden-Württemberg – im Einzelnen wie folgt:

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

Wettbewerbsneutralität: Die Einnahmearaufteilung soll prinzipiell nach einem für alle Verkehrsunternehmen gleichen Verfahren erfolgen und somit auch für ggf. neu hinzukommende Verkehrsunternehmen.

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

Wirtschaftlichkeit: Bei der naldo- Einnahmearaufteilung soll ein wirtschaftlicher Kompromiss zwischen Kosten und Genauigkeit hergestellt werden.

Dynamik: Es wird zur Dynamisierung der naldo- Einnahmearaufteilung ein Turnus festgelegt, in dem jeweils aktuelle Verkaufsdaten, Fahrgastzahlen und Fahrgaststrukturen einbezogen werden.

1.4 Grundsätze der Einnahmearteilung

Folgende Grundsätze kommen bei der naldo- Einnahmearteilung zur Anwendung:

Das Fahrgeld, das ein Fahrgast für die ÖPNV-Nutzung 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 genutzten Preisstufe der beförderten Fahrgäste (Orientierung an der Leistung der Nachfrage) und
- den Fahrpreisen der Fahrausweise der beförderten Fahrgäste (Orientierung am Tarif der Nachfrage).

1.5 Differenzierung der Einnahmezuscheidung nach Linien

(1) Grundsätzliche Differenzierungskategorie für die Zuschreibung der Fahrgeldeinnahmen aufgrund des Einnahmearteilungsverfahrens ist die Verkehrslinie. Als Ergebnis des Einnahmearteilungsverfahrens wird der Fahrgeldanspruch pro Linie ermittelt. Weitere Aggregationen z.B. nach Linienbündel oder Verkehrsunternehmen als Konzessionsinhaber der Verkehrslinien werden nachgelagert vorgenommen. Auf das Verfahren der Einnahmearteilung hat die Zuordnung zu übergeordneten Kategorien grundsätzlich keinen Einfluss.

(2) Für die Erstellung der Monats- und Jahresendabrechnungen einschließlich der – diese DFRL inhaltlich grundsätzlich nicht betreffenden – Abrechnung von Ausgleichsleistungen werden die Verkehrslinien zu Verkehrsunternehmen oder Linienbündel zusammengefasst. Diese Zusammenfassungen sind dem Linienverzeichnis der **Anlage x.** zu entnehmen. Die Anlage x unterliegt einer fortwährenden Aktualisierung entsprechend den jeweils tatsächlichen Gegebenheiten gemäß den erfolgten Liniengenehmigungen bzw. im SPNV gemäß den erfolgten Vergaben durch den Aufgabenträger. Aufgrund dessen wird die naldo GmbH regelmäßig die Anlage x aktualisieren und veröffentlichen. Entscheidend sind die tatsächlichen Gegebenheiten gemäß erfolgter Liniengenehmigungen bzw. gemäß den erfolgten Vergaben.

1.6 Modellbeschreibung

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

Die Zuschreibung erfolgt differenziert nach Fahrausweisgruppen und je nach Gruppe zusätzlich nach Preisstufen, Relationen, Postleitzahlbereichen (PLZ-Bereichen) oder Hochschulstandort (vgl. Abbildung 1-2).

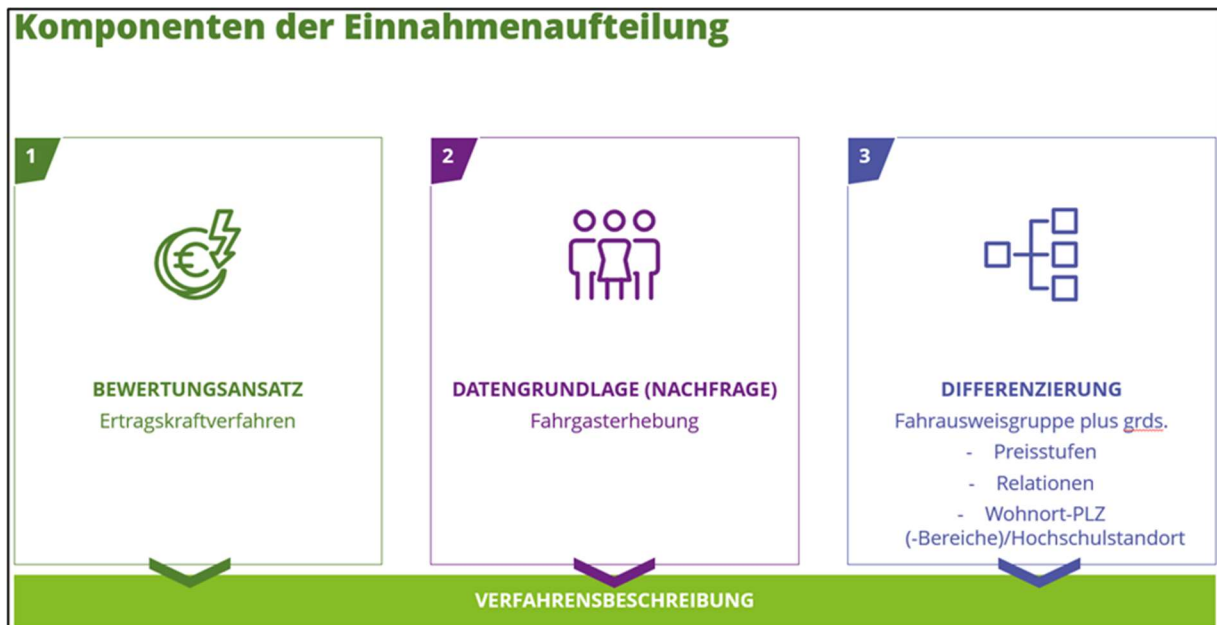


Abbildung 1-2: Verfahrensüberblick

2 Bewertungsansatz

2.1 Ertragskraft

(1) Mit der Verteilung der Fahrgeldeinnahmen bezogen auf die damit verbundenen Personenfahrten wird die Höhe des Einnahmeanspruchs je Personenfahrt bzw. je Fahrtabschnitt festgelegt. Beim Ertragskraftverfahren wird jede Personenfahrt, die ein Verkehrsunternehmen befördert, mit einem spezifischen Erlössatz je Preisstufe und Relation, der sich aus den tariflichen Grundsätzen des naldo-Tarifs ableitet, bewertet.

(2) Der Ansatz orientiert sich direkt an den Verbundfahrpreisen und passt damit zum formulierten Grundsatz der Tarifierorientierung, so dass

- sowohl die tarifliche Kappung der Fahrpreise (ab der Preisstufe 5),
- als auch die preisabgesenkten Stadttarife

bei der Zuschreibung der Fahrgeldeinnahmen Anwendung finden.

(3) Der Fahrpreis für die ÖPNV-Nutzung steigt – unter Berücksichtigung der tariflichen Kappung - in Abhängigkeit von der Anzahl durchfahrener Tarifzonen. Bei der Bemessung der Zuschreibung der Fahrgeldeinnahmen wird dieses Prinzip beibehalten und der entsprechende Fahrpreis der zu bepreisenden Fahrtrelation bzw. der zu bepreisenden Fahrtabschnitte für die Bemessung des Einnahmeanspruchs zugrunde gelegt.

(4) Bei Umstieg erhält jeder Fahrabschnitt die Fahrgeldeinnahme der entsprechenden Fahrtrelation anteilig zur Einzeltarifierung der Fahrabschnitte.

Dies wird in der nachfolgenden Abbildung beispielhaft anhand eines konkreten Fahrtbeispiels eines Fahrgasts mit zwei Umsteigevorgängen dargestellt.

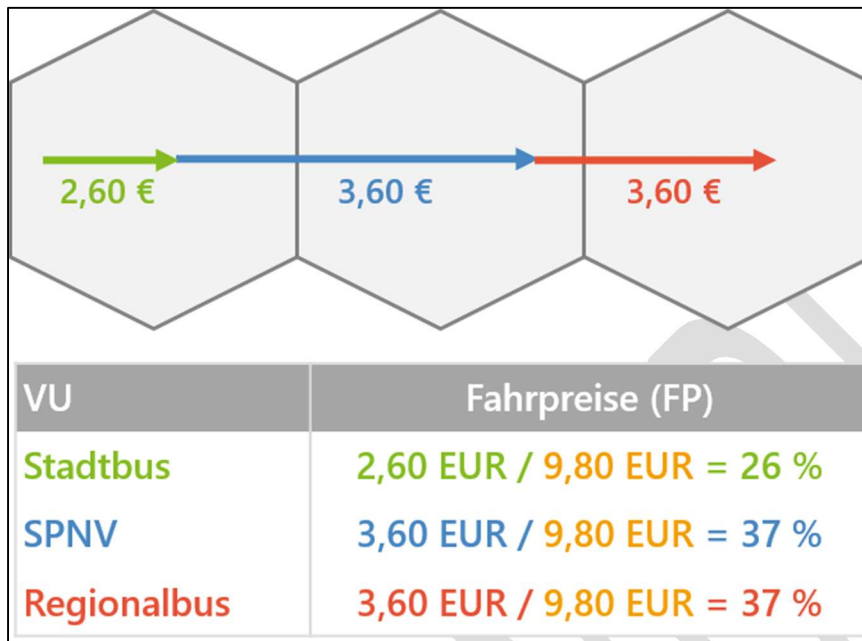


Abbildung 2-1: Ertragskraftverfahren

(5) Von den Fahrten mit Deutschlandtickets werden nur die Fahrten innerhalb des Gültigkeitsbereichs des naldo-Tarifs bewertet. Fahrten mit dem Deutschlandticket über die Verbundgrenze des naldo hinweg unterliegen nicht dem EAV des naldo. Die Abgeltung dieser Fahrten erfolgt auf Basis des Vorwegabzugs für verbundüberschreitende Verkehre im Rahmen des Landesclearings für das Deutschlandticket. Die jeweils aktuellen Regelungen für die Aufteilung der Einnahmen aus dem Vorwegabzug für verbundüberschreitende Verkehre auf Verkehrsunternehmen finden für die Bewertung der Fahrten mit dem Deutschlandticket im Rahmen der Einnahmeverteilung des naldo Berücksichtigung.

Für den Fall, dass Teilstrecken verbundüberschreitender Fahrten, die vollständig innerhalb des naldo-Verbundgebietes liegen, keinen Einnahmeanspruch auf Basis des Vorwegabzuges für verbundüberschreitende Verkehre erhalten, gilt folgende Regelung: Teilstrecken verbundüberschreitender Fahrtrelationen, die vollständig im Tarifgebiet des naldo liegen und für die keine Einnahmezuscheidung im Rahmen der landesweiten Einnahmeverteilung des Deutschlandtickets für verbundübergreifende Fahrten erfolgt, werden mit dem Preis bewertet, der für die betreffende Teilstrecke zum naldo-Tarif relevant ist. Beispiel: Fahrt von Tübingen Hölderlinstraße via Tübingen Hbf. und anschließend umsteigefrei nach Stuttgart Hbf.: Die Teilstrecke Tübingen Hölderlinstraße – Tübingen Hbf. wird mit dem Preis zum naldo-Tarif für diese Strecke bewertet.

(6) Für die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen werden verschiedene Fahrausweisgruppen zugrunde gelegt. Für jede Fahrausweisgruppe wird grundsätzlich eine Referenzfahrtscheingattung mit den zugehörigen Fahrscheinpreisen pro Preisstufe festgelegt.

2.2 Vertriebsanreiz

(1) Die Fahrgeldeinnahmen der Aufteilungsmasse werden in der Regel von den Verkehrsunternehmen durch den Fahrscheinscheinverkauf generiert. Der den Verkehrsunternehmen dadurch entstehende Aufwand wird durch die Gewährung eines Vertriebsanreizes honoriert.

(2) Der Vertriebsanreiz wird den Teilnehmern des EAV gewährt. Fahrgeldeinnahmen, die von Dritten in die Aufteilungsmasse eingebracht werden, unterliegen nicht der Gewährung des Vertriebsanreizes. Von den EAV-Partnern beauftragte Vertriebsdienstleister werden jedoch nicht als „Dritte“ gewertet.

(3) Für die Verkäufe aus Deutschlandtickets erfolgt der Ansatz des Vertriebsanreizes gemäß des jeweils gültigen bundesweiten Einnahmevertrages für das Deutschlandticket (bEAV). Der Vertriebsanreiz wird sämtlichen von den Teilnehmern des EAV verkauften Deutschlandtickets gewährt, somit auch jenen von Nutzern mit Wohnort außerhalb der Landkreise Reutlingen, Sigmaringen, Tübingen und Zollernalbkreis, die aufgrund des Wohnortprinzips nicht in das EAV des naldo eingehen.

(4) Der Vertriebsanreiz für Verkäufe des naldo-Verbundtarifs ist in **Anlage x** spezifisch für Fahrscheingattungen und Vertriebswege spezifiziert.

3 Fahrgasterhebung als Datengrundlage für Einnahmeverteilung

3.1 Konzeption der Fahrgasterhebung und der Fahrgastnutzungsauswertung

(1) Entsprechend der Anforderung der Nachfrageorientierung an die Einnahmeverteilung ist es erforderlich, die Nachfrage nach Fahrscheinen des naldo-Verbundtarifs sowie der Nutzung auf der entsprechenden Fahrrelation und der bedienenden Verkehrslinie zu ermitteln. Hierzu wurde im Jahr 2025 eine Fahrgasterhebung als Vollerhebung auf den Linien des Gültigkeitsbereichs des naldo-Tarifs (zumindest mit einem Linienendpunkt im naldo-Kerngebiet) durchgeführt; die Leistungsbeschreibung hierzu ist in der **Anlage x** dargestellt.

Im Rahmen der Fahrgasterhebung wurde sowohl eine Befragung der Fahrgäste als auch eine Zählung der Anzahl der Fahrgäste in den auf Basis einer Stichprobe ermittelten Fahrplanfahrten durchgeführt.

Im Rahmen der Befragung zu erhebende Merkmale waren u. a.

- Fahrausweisart (gemäß Anlage x),
- Preisstufe des Fahrausweises,
- Start- und Ziel der Gesamtfahrt des Fahrgastes, innerhalb des Verbundtarifgebietes Haltestellen-scharf, ansonsten ortsscharf,
- Ein- und Ausstiegshaltestelle des Fahrgastes auf der Erhebungsfahrt,
- Fahrtzweck (Kodierungen in der Anlage x)
- Kundengruppe (Kodierungen in der Anlage x) sowie
- Wohnort bzw. Wohnort-Postleitzahl.

Diese Merkmale werden zur Ableitung der Aufteilungsschlüssel für die Verteilung der Fahrgeldeinnahmen auf die einzelnen (Verkehrs-)Linien herangezogen.

Auf Basis der Ergebnisse der Zählungen werden die befragten Fahrgäste auf die Gesamtzahl der beförderten Fahrgäste hochgerechnet. Sofern automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS) im Einsatz sind und für die Erhebung verwendet werden können, werden für die betreffenden Verkehrslinien die Ergebnisse der AFZS für die Hochrechnung herangezogen.

(2) Die Bepreisung der gesamten Fahrtstrecke sowie der Teilabschnitte einer Fahrt werden entsprechend den Informationen zu Fahrschein, Preisstufe sowie Fahrtrelation gemäß dem Ertragskraftverfahren entsprechend Kapitel 2.2 vorgenommen. Die in der Fahrgasterhebung erfassten Nutzer werden entsprechend der erhobenen Fahrausweisgattung einer dieser Fahrausweisgattung zugeordneten Fahrausweisgruppe zugeordnet. Die in der Fahrgasterhebung erfassten Nutzer werden auf Basis vorgegebener (Aggregations-)Merkmale zu folgenden Fahrausweisgruppen aggregiert:

Fahrausweisgruppe	Aggregationsmerkmal	Referenzfahrausweisgattung
Abonnements Jedermann	Wohnort-Postleitzahlengruppe	Monatskarte
Abonnements Ausbildung	Fahrtrelation Ausbildung	Schülermonatskarte
Zeitkarten Studierende	Hochschulstandort	Schülermonatskarte
Zeitkarten Nicht-Abo-Vertrieb Jedermann	Preisstufe	Monatskarte
Zeitkarten Nicht-Abo-Vertrieb Ausbildung	Preisstufe	Schülermonatskarte
Zeitkarte naldo Tricky Ticket	Preisstufe	Schülermonatskarte
Zeitkarte Kindergartenkind-Monatskarte	Verkaufendes/beförderndes Verkehrsunternehmen	- Direkt-Zuscheidung -
Gelegenheitsverkehr Tagesticket Gruppe	Preisstufe	Tagesticket Gruppe
Gelegenheitsverkehr Einzel	Preisstufe	Einzelfahrschein Jedermann
Gelegenheitsverkehr Einzel Kind	Preisstufe	Einzelfahrschein Kind
(Diverse) Fahrausweisgruppen zur unentgeltlichen Nutzung des ÖPNV	Preisstufe	Einzelfahrschein Jedermann
bwtarif-Einn.-Zuscheidungen Zeitkarten	Preisstufe	Monatskarte
bwtarif-Einn.-Zuscheidungen Gelegenheitsverkehr ohne Kombitickets	Preisstufe	Einzelfahrschein Jedermann
Zuschläge für die 1. Klasse	Preisstufe	Monatskarte
Sonstige Einnahmen naldo-Verbundtarif	Pauschalregelung	Pauschalregelung

Abbildung 3-1: Fahrausweisgruppen mit Aggregationsmerkmal und Referenzfahrausweis

Hinsichtlich der vorigen Tabelle wird mittels nachfolgender Tabelle eine Zuordnung der einzelnen Fahrausweisgruppen zu den einzelnen Fahrscheingattungen (auf Basis des Tarifstands 05/2026) überblicksartig vorgenommen und im folgenden Kapitel dann jeweils detailliert erläutert.

Fahrausweisgruppe	Fahrscheingattungen
Abonnements Jedermann	• Deutschlandticket Jedermann einschließlich ggf. mit Ermäßigung durch Dritte (wie z. B. aktuell durch die Stadt Tübingen für deren Einwohner); hierzu zählen nicht und sind daher hiervon ausgenommen alle Deutschlandticket JugendBW. • Deutschlandticket Job einschließlich ggf. mit Ermäßigung durch Dritte, • naldo Jahres-Abo (mit den Varianten „persönlich“ und „übertragbar“), • naldo Jahres-Abo mit Jobticket-Rabatt (mit den Varianten „persönlich“ und „übertragbar“), • naldo 9-Uhr-Jahres-Abo (mit den Varianten „persönlich“ und „übertragbar“), • naldo Eltern-Spar-Karte, • naldo Familien-Abo bzgl. Eltern/Erwachsenen-Anteil und • naldo-Senioren-Abo, auch in der Variante „Partnerkarte“.
Abonnements Ausbildung	• Sämtliche Deutschlandticket JugendBW mit Ausnahme der Deutschlandticket JugendBW für Studierende, • naldo Schülermonatskarte aus dem Vertrieb im sogenannten „Schülerlistenverfahren“ und • naldo Familien-Abo bzgl. Kinder/Schüler-Anteil.
Zeitkarten Studierende	• Deutschlandticket JugendBW für Studierende, • naldo Semesterticket, • naldo Anschluss-Semestertickets und • naldo Solidarbeiträge Studierender wegen (Anschluss-)Semesterticket.
Zeitkarten Nicht-Abo-Vertrieb Jedermann	• naldo Monatskarte Jedermann, • naldo 9-Uhr-Monatskarte Jedermann, • naldo Bonus-Monatskarte, • naldo Wochenkarte Jedermann und • Abgeltung für Anerkennung City-Ticket BahnCard 100.

Zeitkarten Nicht-Abo-Vertrieb Ausbildung	• naldo Schülermonatskarte inkl. Bonus-Schülermonatskarte und • naldo Schülerwochenkarte.
Zeitkarte naldo Tricky Ticket	naldo Tricky Ticket (nur Preisstufe 5) inkl. Bonus-Tricky Ticket
Zeitkarte Kindergartenkind-Monatskarte	naldo Kindergartenkind-Monatskarte.
Gelegenheitsverkehr Tagesticket Gruppe	naldo Tagesticket Gruppe (inkl. Sondertagesticket Gruppe).
Gelegenheitsverkehr Einzel	• naldo Einzelfahrschein Jedermann inkl. Einzelfahrschein Kurzstrecke, • naldo Anschlussfahrschein Jedermann, • naldo 4er-Karte Jedermann inkl. Bonus-4er-Karte, • naldo RSV-Einzelfahrschein mit Wiedereinstiegsregelung • naldo RSV-Einzel-Spar-Schein mit Wiedereinstiegsregelung • naldo Tagesticket Jedermann und • Abgeltung für Anerkennung City-Ticket
Gelegenheitsverkehr Einzel Kind	• naldo Einzelfahrschein Kind inkl. Einzelfahrschein Fahrrad/Gepäck, • naldo Tagesticket Kind inkl. Tagesticket Fahrrad/Gepäck, • naldo 4er-Karte Kind inkl. Bonus-4er-Karte Kind, • naldo RSV-Einzelfahrschein Kind mit Wiedereinstiegsregelung
(Diverse) Fahrausweisgruppen zur unentgeltlichen Nutzung des ÖPNV	• Ticketfreier Samstag Reutlingen, • Ticketfreier Samstag Tübingen, • Sämtliche Kombitickets (ggf. auch bwtarif-Kombitickets), • Gästekarten Oberschwaben-Allgäu („AusZeit Card“ und „GästePass“) der Oberschwaben Tourismus GmbH (OTG), • Gästekarte Schwäbische Alb („AlbCard“) des Schwäbischen Alb Tourismusverband e. V. (SAT) und • Individuelle lokale Aktionen.
bwtarif-Einn.-Zuscheidungen Zeitkarten	Zeitkarten: Referenzpreis hierfür ist die Monatskarte Jedermann des naldo-Tarifs.
bwtarif-Einn.-Zuscheidungen Gelegenheitsverkehr ohne Kombitickets	• Baden-Württemberg-Tickets (bwtarif-Tagestickets): Referenzpreis hierfür ist der Einzelfahrschein Jedermann des naldo-Tarifs.

	• Lokale und regionale Anschlussmobilität. Referenzpreis hierfür ist der Einzelfahrschein Erwachsener des naldo-Tarifs.
Zuschläge für die 1. Klasse	• Deutschlandticket Zusatzoption 1. Klasse BW, • Zuschläge für die Benutzung der 1. Wagenklasse zu Zeitkarten des Verbundtarifs und • Zuschläge für die Benutzung der 1. Wagenklasse zu Fahrausweisen des Gelegenheitsverkehr des Verbundtarifs.
Sonderregelungen	<i>Noch konkret festzulegen.</i>
Sonstige Einnahmen naldo-Verbundtarif	- Restliche Fahrscheingattungen. -

Abbildung 3-2: Fahrausweisgruppen mit ihren Fahrscheingattungen

(3) Für jede Fahrausweisgruppe und Aggregationsmerkmalskategorie werden die den einzelnen Linien (L) zugeschienenen Einnahmen aggregiert und ins Verhältnis zu der sich aus der Fahrgasterhebung errechneten Summe der Gesamteinnahmen der entsprechenden Fahrausweisgruppe und Aggregationsmerkmalskategorie ins Verhältnis gesetzt. Hierdurch errechnet sich für jede Linie pro Fahrausweisgruppe (fg) und Aggregationsmerkmalskategorie (a) ein prozentualer Einnahmeschlüssel:

$$\text{Erlösanteil (\%)}_{L, fg, a} = \frac{\text{Einnahme}_{L, fg, a}}{\sum_{l=1}^L \text{Einnahme}_{L, fg, a}}$$

(4) Grundlage für die Ermittlung der Aufteilungsmasse ist jeweils der sogenannte „Vollkostenpreis“ – im Gegensatz zum sogenannten „Fahrgastpreis“.

Üblicherweise sind der tarifliche Vollkostenpreis und der tarifliche Fahrgastpreis identisch. Ein Unterschied zwischen Vollkosten- und Fahrgastpreis tritt dann ein, wenn ein tariflich genehmigter Preis von Dritten ermäßigt und hierzu im Rahmen einer vollständigen Tarifauffüllung (einschließlich Umsatzsteuer) gegenfinanziert wird. Das Deutschlandticket JugendBW wird beispielweise den Kunden zu einem ermäßigten Preis (= Fahrgastpreis) angeboten. Land und Landkreise gewähren eine Preisauffüllung bis zum tariflichen Vollkostenpreis. Ermäßigte Deutschlandtickets können auch durch Dritte (z. B. aktuell durch die Stadt Tübingen) für bestimmte Nutzergruppen angeboten werden (= zusätzlich abgesenkte Fahrgastpreise). Die Preisauffüllung bis zum tariflichen Vollkostenpreis ist durch diese Dritten zu leisten. Somit ist bei den Deutschlandtickets immer der tarifliche Vollkostenpreis die Grundlage für die Einnahmeaufteilung.

Es kann abrechnungsverfahrenstechnisch bedingt nicht ausgeschlossen werden, dass im Falle ermäßigter Fahrgastpreise die deshalb erforderliche Brutto-Tarifauffüllung in einer anderen Abrechnungsperiode gewährt wird als die Fahrgastpreis-Vereinnahmung selbst.

3.2 Ableitung der Aufteilungsschlüssel

3.2.1 Fahrausweisgruppe „Abonnements Jedermann“

(1) Die Fahrausweisgruppe „Abonnements Jedermann“ umfasst folgende Fahrscheingattungen (auf Basis des Tarifstands 05/2026, vgl. auch Abbildung 3-2):

- Deutschlandticket Jedermann einschließlich ggf. mit Ermäßigung durch Dritte (wie z. B. aktuell durch die Stadt Tübingen für deren Einwohner); hierzu zählen nicht und sind daher hiervon ausgenommen alle Deutschlandtickets JugendBW.
- Deutschlandticket Job einschließlich ggf. mit Ermäßigung durch Dritte,
- naldo Jahres-Abo (mit den Varianten „persönlich“ und „übertragbar“),
- naldo Jahres-Abo mit Jobticket-Rabatt (mit den Varianten „persönlich“ und „übertragbar“),
- naldo 9-Uhr-Jahres-Abo (mit den Varianten „persönlich“ und „übertragbar“),
- naldo Eltern-Spar-Karte,
- naldo Familien-Abo bzgl. Eltern/Erwachsenen-Anteil und
- naldo-Senioren-Abo, auch in der Variante „Partnerkarte“.

(2) Zusätzlich gehen die Einnahmen aus der landesweiten Einnahmeverteilung des Deutschlandtickets, die nicht von Vertriebsstellen des naldo generiert werden, in die Aufteilungsmasse der Abonnements Jedermann ein. Die für die Fahrausweisgruppen „Abonnements Ausbildung“ und „Zeitkarten Studierende“ relevante Aufteilung der Deutschlandticket JugendBW erforderlichen Informationen zu Fahrtrelation (Deutschlandticket JugendBW Ausbildung) bzw. zu Hochschulstandort (Deutschlandticket JugendBW für Studierende) liegen nur für die Tickets vor, die von den Vertriebsstellen des naldo verkauft werden. Die Fahrgeldeinnahmen anderer Verkaufsstellen des Deutschlandtickets werden dem naldo im Rahmen der landesweiten Einnahmeverteilung zugeschrieben. Für diese liegen nur Informationen zur Postleitzahl des Wohnortes vor. Somit werden diese Fahrgeldeinnahmen der Aufteilungsmasse der Abonnements Jedermann mit Aggregationsmerkmal Wohnort-Postleitzahl zugeordnet.

(3) Bei den Deutschlandtickets fließen nur die Einnahmen der Deutschlandtickets von Nutzern mit Wohnort in den Landkreisen Reutlingen, Sigmaringen, Tübingen und Zollernalbkreis den Fahrgeldeinnahmeansprüchen des naldo zu. Ausnahmen hierzu sind Einnahmezuschüsse aus der deutschlandweiten Einnahmeverteilung des Deutschlandtickets (mit daraus resultierender landesweiten Einnahmeverteilung), welche die sogenannte „17. Schublade“ bzw. nicht direkt zuordenbare Postleitzahlen betreffen.

(5) Die Fahrgeldeinnahmen werden auf Basis des Wohnortes des Abonnenten aufgeteilt. Hierfür werden die Postleitzahlen der Wohnorte gemäß **Anlage x** zu Postleitzahlengruppen zusammengefasst. Die gesamten ermittelten Fahrten von Nutzern einer Postleitzahlengruppe (PLZ_G) werden entsprechend der Fahrrelationen monetär bewertet und den genutzten Linien (L) zugeordnet. Aus der Gesamtheit der so einer Linie pro Postleitzahlengruppe

zugeordneten Fahrgeldeinnahmen im Verhältnis zu den gesamten Fahrgeldeinnahmen einer Postleitzahlengruppe errechnet sich der Einnahmeanteil einer Linie als Schlüssel für die Zuschreibung der Fahrgeldeinnahmen pro Postleitzahlengruppe.

$$\text{Erlösanteil (\%)}_{L, PLZ_G} = \frac{Einnahme_{L, PLZ_G}}{\sum_{l=1}^L Einnahme_{L, PLZ_G}}$$

(6) Die Postleitzahlen außerhalb der Landkreise Reutlingen, Sigmaringen, Tübingen und Zollernalbkreis bilden eine gesonderte Postleitzahlengruppe. Auf Basis der Nutzungen dieser Postleitzahlengruppe werden die Einnahmezuschreibungen der 17. Schublade sowie der nicht direkt zuordenbaren Postleitzahlen verteilt.

3.2.2 Fahrausweisgruppe „Abonnements Ausbildung“

(1) Die Fahrausweisgruppe „Abonnements Ausbildung“ umfasst (auf Basis des Tarifstands 05/2026) folgende Fahrscheingattungen (auf Basis des Tarifstands 05/2026, vgl. auch Abbildung 3-2):

- Sämtliche Deutschlandticket JugendBW von Nutzern mit Wohnort in den Landkreisen Reutlingen, Sigmaringen, Tübingen und Zollernalbkreis mit Ausnahme der Deutschlandticket JugendBW für Studierende,
- naldo Schülermonatskarte aus dem Vertrieb im sogenannten „Schülerlistenverfahren“ und
- naldo Familien-Abo bzgl. Kinder/Schüler-Anteil.

(2)

Für Fahrten von Nutzern von Deutschlandticket JugendBW mit Wohnort im naldo-Kerngebiet und Schul-/Ausbildungs-/Hauptzielort im tariflichen Übergangsgebiet zu einem Nachbarverbund, die im Schülerlistenverfahren nicht vom naldo-Vertrieb vertrieben werden, wird die gesamte Fahrstrecke Wohnort – Schul-/Ausbildungs-/Hauptzielort bewertet.

Beispiel: Der Wohnort ist in Zwiefalten (naldo-Kerngebiet), der Schulort ist in Riedlingen (DING-Kerngebiet); für diese Relation gilt prinzipiell der Tarif des Nachbarverbunds (DING). Diese Kunden werden im Schülerlistenverfahren des Nachbarlandkreises (Biberach) bzw. im Vertriebssystem des Nachbarverbundes (DING) geführt. Somit liegen für diese in den Vertriebsdaten des naldo-Tarifs keine Informationen über Wohnort und Schulort vor. Die zugehörigen Fahrgeldeinnahmen werden originär vom betreffenden Nachbarverbund (DING) vereinnahmt.

Es gilt hier: Durch das landesweite Clearing des Deutschlandtickets auf Basis der Postleitzahl des Wohnortes werden diese Fahrgeldeinnahmen de facto den Fahrgeldeinnahmen des naldo zugeschrieben. Auch diese Fahrgeldeinnahmen sind somit über das Einnahmeaufteilungsverfahren des naldo nachfrageorientiert aufzuteilen. Für diese Fahrgeldeinnahmen kann aber aufgrund fehlender Informationen zur Fahrtrelation aus den Vertriebsdaten keine Aufteilung auf Basis der Relation Wohnort – Schul-/Ausbildungsort vorgenommen werden. Für die betreffenden Wohnort-Postleitzahlengebiete werden zur Ermittlung des Aufteilungsschlüssels für das entsprechende Postleitzahlengebiet für die Aufteilung der Fahrausweisgruppe „Abonnements Jedermann“ zusätzlich solche Deutschlandticket JugendBW einbezogen.

(3) Einnahmezuschreibungen aus der deutschlandweiten Einnahmeaufteilung des Deutschlandtickets (mit daraus resultierender landesweiten Einnahmeaufteilung), welche die sogenannte „17. Schublade“ bzw. nicht direkt zuordenbare Postleitzahlen betreffen, werden den Abonnements Ausbildung nicht zugeordnet.

(4) Es werden nur die Fahrten bewertet, für die in der Fahrgasterhebung als Fahrtzweck die Angabe „Arbeit, Ausbildungsplatz“ oder „Schule, Berufsschule“ gemacht wurde.

(5) Die Fahrgeldeinnahmen werden auf Basis der im Abo-Vertrieb erfassten Fahrtrelation Wohnort – Schul-/Ausbildungs-/Hauptzielort aufgeteilt. Die Fahrtrelation wird auf Basis Tarifpunkt – Tarifpunkt zusammengefasst. Dabei ist es unerheblich, ob der Tarifpunkt den Wohnort oder den Schul-/Ausbildungs-/Hauptzielort darstellt. D.h., Wohnort – Schul-/Ausbildungs-/Hauptzielort-Relationen A – B und B – A werden zu der Relation A – B zusammengefasst. Zielorten außerhalb des Gültigkeitsbereichs des naldo-Verbundtarifs ist keine originäre Tarifpunktnummer zugeordnet. Diese werden nach regionalen Gesichtspunkten zu „Hilfs-Tarifpunkten“ zusammengefasst.

Die gesamten ermittelten Fahrten von Nutzern einer Fahrtrelation (Rel) werden entsprechend der erfassten Fahrstrecke monetär bewertet und den genutzten Linien zugeordnet. Aus der Gesamtheit der so einer Linie pro Fahrtrelation zugeordneten

Fahrgeldeinnahmen im Verhältnis zu den gesamten Fahrgeldeinnahmen einer Fahrtrelation errechnet sich der Einnahmeanteil einer Linie als Schlüssel für die Zusage der Fahrgeldeinnahmen pro Fahrtrelation:

$$\text{Erlösanteil (\%)}_{L, \text{Rel}} = \frac{Einnahme_{L, \text{Rel}}}{\sum_{l=1}^L Einnahme_{L, \text{Rel}}}$$

(6) Fahrgeldeinnahmen von Abonnements Ausbildung für die mit den Ergebnissen der Fahrgasterhebung kein Aufteilungsschlüssel auf Basis Tarifpunkt – Tarifpunkt ermittelt werden kann, werden mit einem Aufteilungsschlüssel auf Basis Tarifzone – Tarifzone aufgeteilt. Wenn auf Basis Tarifzone – Tarifzone ebenfalls kein Aufteilungsschlüssel ermittelt werden kann, werden die Fahrgeldeinnahmen anhand der Postleitzahl des Wohnortes und dem hierfür ermittelten Aufteilungsschlüssel für die Fahrausweisgruppe „Abonnements Jedermann“ aufgeteilt.

3.2.3 Fahrausweisgruppe „Zeitkarten Studierende“

(1) Die Fahrausweisgruppe „Zeitkarten Studierende“ umfasst (auf Basis des Tarifstands 05/2026) folgende Fahrscheingattungen bzw. Einnahmebestandteile (vgl. auch Abbildung 3-2):

- Deutschlandticket JugendBW für Studierende von Nutzern mit Wohnort in den Landkreisen Reutlingen, Sigmaringen, Tübingen und Zollernalbkreis,
- naldo Semesterticket,
- naldo Anschluss-Semesterticket und
- naldo Solidarbeiträge Studierender wegen (Anschluss-)Semesterticket.

(2) Einnahmezuscheidungen aus der deutschlandweiten Einnahmeverteilung des Deutschlandtickets (mit daraus resultierender landesweiten Einnahmeverteilung), welche die sogenannte „17. Schublade“ bzw. nicht direkt zuordenbare Postleitzahlen betreffen, werden den Zeitkarten Studierenden nicht zugeordnet.

(3) Die Fahrgeldeinnahmen mit Ausnahme der Solidarbeiträge werden auf Basis der im Abo-Vertrieb erfassten Hochschulen aufgeteilt. Die Solidarbeiträge werden auf Basis der Anzahl der Studierenden, die den Solidarbeitrag entrichtet haben, auf die Hochschulen verteilt.

(4) Hochschulen mit einer geringen Anzahl an Nutzern von Zeitkarten für Studierende werden einer räumlich naheliegenden Hochschule gemäß der folgenden Tabelle zugeordnet.

Hochschule	Zugeordnete Hochschule
Theologische Hochschule Reutlingen	Hochschule Reutlingen
Knowledge Foundation Reutlingen	
Evangelische Hochschule LB, Campus RT	
Modelfachschule Sigmaringen	Hochschule Albstadt /Sigmaringen
Hochschule für Kirchenmusik Tübingen	Universität Tübingen
Steinbeis Global Institute Tübingen	
Hochschule für Kirchenmusik Rottenburg	Hochschule Rottenburg

Abbildung 3-3 Zuordnung Hochschulen zu übergeordneter Hochschule

(5) Die Abgrenzung der Nutzergruppe Studierender erfolgt auf Basis der Angabe in der Fahrgasterhebung zur Nutzergruppen nach Befragten mit Angabe „Studierender“. Die Zuordnung zur Hochschule erfolgt auf Basis der Angabe in der Befragung zum Fahrzweck mit Angabe „Hochschule“ und der Angabe des Hochschulortes in der Befragung zu Start/Ziel. Die gesamten ermittelten Fahrten von Studierenden einer Hochschule (HS) werden entsprechend der erfassten Fahrstrecke monetär bewertet und den genutzten Linien zugeordnet. Aus der Gesamtheit der so einer Linie (L) für die entsprechende Hochschule zugeordneten Fahrgeldeinnahmen im Verhältnis zu den gesamten Fahrgeldeinnahmen einer Hochschule errechnet sich der Einnahmeanteil einer Linie als Schlüssel für die Zusage der Fahrgeldeinnahmen pro Hochschule.

$$\text{Erlösanteil (\%)}_{L, HS} = \frac{Einnahme_{L, HS}}{\sum_{l=1}^L Einnahme_{L, HS}}$$

(6) Fahrten Studierender mit einem anderen Fahrtzweck als „Hochschule“ werden zu einer separaten Nutzergruppe „Freizeitnutzung Studierende (FrSt)“ zusammengefasst. Die gesamten ermittelten Fahrten der Nutzergruppe „Freizeitnutzung Studierende (FrSt)“ werden entsprechend der erfassten Fahrstrecke monetär bewertet und den genutzten Linien zugeordnet. Der Anteil der Nutzergruppe „Freizeitnutzung Studierende (FrSt)“ an den Gesamteinnahmen der Nutzergruppe Studierender wird ermittelt als Verhältnis der Gesamtsumme an Einnahmen für Fahrten Studierender mit Freizeitnutzung zur Gesamtsumme an Einnahmen für Fahrten Studierender (St).

$$\text{Erlösanteil (\%)}_{FrSt} = \frac{\sum Einnahme_{FrSt}}{\sum Einnahme_{St}}$$

(7) Der so ermittelte prozentuale Anteil an den gesamten Fahrgeldeinnahmen der Nutzergruppe Studierender, der auf die Freizeitnutzung Studierender entfällt, wird vorab auf die genutzten Linien verteilt. Aus der Gesamtheit der einer Linie (L) für die Freizeitnutzung

Studierender zugeordneten Fahrgeldeinnahmen im Verhältnis zu den gesamten Fahrgeldeinnahmen für die Freizeitnutzung Studierender errechnet sich der Einnahmeanteil einer Linie als Schlüssel für die Zuschreibung der Fahrgeldeinnahmen für die Freizeitnutzung Studierender.

$$\text{Erlösanteil (\%)}_{L, FrSt} = \frac{Einnahme_{L, FrSt}}{\sum_{l=1}^L Einnahme_{L, FrSt}}$$

(8) Der verbleibende Anteil der Fahrgeldeinnahmen der Nutzergruppe Studierender wird auf Basis der über die Vertriebsdaten zugeordneten Hochschule auf die Linien entsprechend den ermittelten Schlüsseln pro Hochschule verteilt.

(9) Fahrgeldeinnahmen von Zeitkarten für Studierende, denen in den Vertriebsdaten keine Hochschule zugeordnet ist bzw. deren Hochschule sich außerhalb des naldo-Tarifgebiets befindet und für die somit kein Aufteilungsschlüssel ermittelt werden konnte, werden anhand der Postleitzahl des Wohnortes und dem hierfür ermittelten Aufteilungsschlüssel für die Fahrausweisgruppe „Abonnements Jedermann“ aufgeteilt.

3.2.4 Fahrausweisgruppen „Zeitkarten Nicht-Abo-Vertrieb Jedermann“, „Zeitkarten Nicht-Abo-Vertrieb Ausbildung“, „Tricky Ticket“ und „Zeitkarte Kindergartenkind-Monatskarte“

(1) Die Fahrausweisgruppe „Zeitkarten Nicht-Abo-Vertrieb Jedermann“ umfasst (auf Basis des Tarifstands 05/2026) folgende Fahrscheingattungen bzw. Einnahmebestandteile (vgl. auch Abbildung 3-2):

- naldo Monatskarte Jedermann,
- naldo 9-Uhr-Monatskarte Jedermann,
- naldo Bonus-Monatskarte,
- naldo Wochenkarte Jedermann und
- Abgeltung für Anerkennung City-Ticket BahnCard 100.

Die Fahrausweisgruppe „Zeitkarten Nicht-Abo-Vertrieb Ausbildung“ umfasst (auf Basis des Tarifstands 05/2026) folgende Fahrscheingattungen (vgl. auch Abbildung 3-2):

- naldo Schülermonatskarte inkl. Bonus-Schülermonatskarte,
- naldo Schülerwochenkarte.

Das naldo Tricky Ticket (nur Preisstufe 5) inkl. Bonus-Tricky Ticket bildet eine separate Fahrausweisgruppe.

(2) Fahrten von Nutzern der Fahrausweisgruppe „Zeitkarten Nicht-Abo-Vertrieb Ausbildung“ werden nur für Fahrten bewertet, für die in der Fahrgasterhebung als Fahrtzweck die Angabe „Arbeit, Ausbildungsplatz“ oder „Schule, Berufsschule“ gemacht wurde.

(3) Die gesamten ermittelten Fahrten von Nutzern solcher Zeitkarten werden entsprechend der erfassten Fahrstrecke monetär bewertet und den genutzten Linien zugeordnet. Für jede

Fahrausweisgruppe wird so einer Linie (L) für jede Preisstufe (PS) zugeordneten Fahrgeldeinnahmen im Verhältnis zu den gesamten Fahrgeldeinnahmen der Preisstufe der Einnahmeanteil einer Linie berechnet als Schlüssel für die Zuschreibung der Fahrgeldeinnahmen pro Fahrausweisgruppe und Preisstufe.

$$\text{Erlösanteil (\%)}_{L, PS} = \frac{Einnahme_{L, PS}}{\sum_{l=1}^L Einnahme_{L, PS}}$$

(4) Die Fahrgeldeinnahmen der Fahrausweisgattung naldo Kindergartenkind-Monatskarte verbleiben beim verkaufenden (da i. d. R. befördernden) Verkehrsunternehmen.

3.2.5 Fahrausweisgruppen „Gelegenheitsverkehr“

(1) Die Fahrausweisgruppe „Gelegenheitsverkehr Einzel“ umfasst (auf Basis des Tarifstands 05/2026) folgende Fahrscheingattungen bzw. Einnahmebestandteile (vgl. auch Abbildung 3-2):

- naldo Einzelfahrschein Jedermann inkl. Einzelfahrschein Kurzstrecke,
- naldo Anschlussfahrschein Jedermann,
- naldo 4er-Karte Jedermann inkl. Bonus-4er-Karte,
- naldo RSV-Einzelfahrschein mit Wiedereinstiegsregelung
- naldo RSV-Einzel-Spar-Schein mit Wiedereinstiegsregelung
- naldo Tagesticket Jedermann und
- Abgeltung für Anerkennung City-Ticket

Die Fahrausweisgruppe „Gelegenheitsverkehr Kind“ umfasst (auf Basis des Tarifstands 05/2026) folgende Fahrscheingattungen bzw. Einnahmebestandteile:

- naldo Einzelfahrschein Kind inkl. Einzelfahrschein Fahrrad/Gepäck,
- naldo Tagesticket Kind inkl. Tagesticket Fahrrad/Gepäck,
- naldo 4er-Karte Kind inkl. Bonus-4er-Karte Kind,
- naldo RSV-Einzelfahrschein Kind mit Wiedereinstiegsregelung

Das Tagesticket Gruppe (inkl. Sondertagesticket Gruppe) bildet die gesonderte Fahrausweisgruppe „Gelegenheitsverkehr Tagesticket Gruppe“.

(2) Die gesamten ermittelten Fahrten von Nutzern von Fahrausweisen des Gelegenheitsverkehrs des Verbundtarifs werden entsprechend der Fahrausweisgattung und der Preisstufe der erfassten Fahrstrecke monetär bewertet und den genutzten Linien zugeordnet. Für jede Fahrausweisgruppe werden auf diese Weise die einer Linie (L) für jede Preisstufe (PS) zugeordneten Fahrgeldeinnahmen im Verhältnis zu den gesamten Fahrgeldeinnahmen der Preisstufe der Einnahmeanteil einer Linie berechnet als Schlüssel für die Zuschreibung der Fahrgeldeinnahmen pro Fahrausweisgruppe und Preisstufe.

$$\text{Erlösanteil (\%)}_{L, PS} = \frac{Einnahme_{L, PS}}{\sum_{l=1}^L Einnahme_{L, PS}}$$

3.2.6 Fahrausweisgruppen zur unentgeltlichen Nutzung des ÖPNV

(1) Der ÖPNV im naldo kann auf Basis verschiedener unentgeltlicher Angebote bzw. Angebote, für die eine pauschale Abgeltung zu entrichten ist, genutzt werden. Die Einnahmen im Rahmen dieser Angebote kommen dem Einnahme-Pool auf Basis vertraglicher Vereinbarungen mit Dritten zu.

(2) Folgende Fahrausweisgruppen werden (auf Basis des Tarifstands 05/2026, vgl. auch Abbildung 3-2) bzgl. der unentgeltlichen Nutzung des ÖPNV differenziert:

- Ticketfreier Samstag Reutlingen,
- Ticketfreier Samstag Tübingen,
- Sämtliche Kombitickets (ggf. auch bwtarif-Kombitickets),
- Gästekarte Oberschwaben-Allgäu („AusZeit Card“ und „GästePass“) der Oberschwaben Tourismus GmbH (OTG),
- Gästekarte Schwäbische Alb („AlbCard“) des Schwäbischen Alb Tourismusverband e. V. (SAT) und
- Individuelle lokale Aktionen.

(3) Diese Angebote bilden jeweils separate Fahrausweisgruppen. Die Bewertung der Fahrten erfolgt auf Basis des Preises des Einzelfahrscheins Jedermann der Preisstufe der in der Fahrgasterhebung erfassten Fahrtstrecke.

3.2.7 Einnahmezuscheidungen aus bwtarif

(1) Folgende Fahrausweisgruppen werden (auf Basis des Tarifstands 05/2026) bzgl. Einnahmezuscheidungen aus bwtarif differenziert (vgl. auch Abbildung 3-2):

- Zeitkarten: Referenzpreis hierfür ist die Monatskarte Jedermann des naldo-Tarifs.
- Baden-Württemberg-Tickets (bwtarif-Tagestickets): Referenzpreis hierfür ist der Einzelfahrschein Jedermann des naldo-Tarifs.
- Lokale und regionale Anschlussmobilität. Referenzpreis hierfür ist der Einzelfahrschein Jedermann des naldo-Tarifs.

(2) Die Einnahmezuscheidungen aus dem bwtarif werden auf Basis des ermittelten Preises zum naldo-Tarif der Teilstrecke, die für den Verbundanteil des naldo relevant ist, aufgeteilt.

3.2.8 Einnahmen aus Zuschlägen für die 1. Klasse

(1) Zur Nutzung der 1. Wagenklasse im SPNV werden (auf Basis des Tarifstands 05/2026) nachfolgende Zuschläge erhoben:

- Deutschlandticket Zusatzoption 1. Klasse BW,
- Zuschläge für die Benutzung der 1. Wagenklasse zu Zeitkarten des Verbundtarifs und
- Zuschläge für die Benutzung der 1. Wagenklasse zu Fahrausweisen des Gelegenheitsverkehr des Verbundtarifs.

(2) Die genutzte Wagenklasse wurde im Rahmen der Fahrgasterhebung erfasst. Die erfassten Nutzungen der 1. Wagenklasse werden entsprechend der Preisstufe der Teilrelation, für die der SPNV genutzt wurde, mit dem Preis der Monatskarte bewertet. Auf Basis dieser Grundlage wird der Aufteilungsschlüssel für die Fahrgeldeinnahmen aus der Nutzung der 1. Wagenklasse abgeleitet.

3.2.9 Sonderregelungen

- *Fahrgeldersatzzahlungen kommunaler Aufgabenträger für Tarifvergünstigungsmaßnahmen (z. B. wegen Stadttarif-Einführung, zusätzliche Stadttarif- („Typ“-)Ermäßigungen, geographische Stadttariferweiterungen und/oder Verlegen von Tarifpunkte auf Wabengrenze) – **weiter auszuarbeiten.***
- *Umgang mit Anspruchsgegebenheiten aus früheren Tarifgemeinschaften u. dgl. vor Verbundstart (z. B. „TüBus“, „Ammertaltarif“, „CityCard Reutlingen/Tübingen“, DB-Anerkennungen wie bspw. BahnCard) – **weiter auszuarbeiten.***
- **Auflistung der Sonderregelungen nachfolgend hier ggf. weiter zu ergänzen.**

3.2.10 Sonstige Einnahmen naldo-Verbundtarif

(1) Einnahmen des naldo-Verbundtarifs, die nicht in den Kapiteln 3.2.4 bis 3.2.9 erfasst sind, werden über einen pauschalen Schlüssel pro Verkaufspreisstufe auf die Linien aufgeteilt. Der Schlüssel errechnet sich auf Basis des Einnahmeanteils pro Verkaufspreisstufe einer Linie an den gesamten Fahrgeldeinnahmen gemäß der Kapitel 3.2.4 und 3.2.5 pro Verkaufspreisstufe.

(2) Sonstige Einnahmen naldo-Verbundtarif, die keiner Verkaufspreisstufe zugeordnet werden können, werden über einen Schlüssel, der auf den gesamten verteilten Fahrgeldeinnahmen der Kapitel 3.2.1 bis 3.2.5 basiert, verteilt. Der Schlüssel errechnet sich auf Basis des Einnahmeanteils einer Linie an den gesamten Fahrgeldeinnahmen der Kapitel 3.2.1 bis 3.2.5.

3.2.11 Übersicht nach Fahrausweisgruppen maßgeblich aus Vertriebsicht

Abonnementvertrieb			Restlicher Verbundtarif		Sonstige Einnahmen	Ausnahmefälle
Fahrausweisgruppe Jedermann	Fahrausweisgruppe Ausbildung	Fahrausweisgruppe Studierende	Vertrieb Verkehrsunternehmen	Einnahmen von Dritten	Tarifübergreifende Einnahmen	Sonderverfahren
Fahrausweisgattungen - Deutschlandtickets Jedermann - Deutschlandtickets Job	Fahrausweisgattungen - Deutschlandtickets JugendBW (ohne Studierende) - Schülermonatskarten im Schülerlistenverfahren	Fahrausweisgattungen - Deutschlandtickets JugendBW für Studierende - Semestertickets - Solidarbeiträge	Fahrausweisgattungen - Fahrausweise Gelegenheitsverkehr - Zeitkarten Jedermann - Zeitkarten Ausbildung - TrickyTickets - Kindergartenmonatskarten - Fahrausweise bwTarif	Fahrausweisgattungen - Ersatzzahlungen für Tarifmaßnahmen - Ersatzzahlungen für ticketfreie Angebote - Gästekarten - Kombitickets	Fahrausweisgattungen 1.Klasse-Zuschläge	Zu definieren
Gruppierungskriterium Postleitzahl des Wohnortes	Gruppierungskriterium Fahrtrelation Wohnort – Ausbildungsort auf Basis Tarifpunkt	Gruppierungskriterium Hochschule	Gruppierungskriterium Preisstufe Verbundtarif	Gruppierungskriterium Preisstufe Verbundtarif	Gruppierungskriterium Fahrausweisgattung	
Ableitung Aufteilungsschlüssel Angabe der Postleitzahl des Wohnortes in Fahrgasterhebung	Ableitung Aufteilungsschlüssel Angabe der Fahrtrelation in Fahrgasterhebung, Fahrtzweck „Ausbildung“	Ableitung Aufteilungsschlüssel Nutzergruppe „Studierender“ aus Fahrgasterhebung, Fahrtzweck „nicht Hochschule“ in Fahrgasterhebung zur Abgrenzung der Fahrten des Freizeitverkehrs	Ableitung Aufteilungsschlüssel Angabe der Fahrtrelation in Fahrgasterhebung, zugeordnete Preisstufe der Fahrtrelation	Ableitung Aufteilungsschlüssel Angabe der Fahrtrelation in Fahrgasterhebung, zugeordnete Preisstufe der Fahrtrelation	Ableitung Aufteilungsschlüssel Angabe der Fahrtrelation in Fahrgasterhebung, zugeordnete Preisstufe der Fahrtrelation	

Abbildung 3-4: Übersicht nach Fahrausweisgruppen maßgeblich aus Vertriebsicht

4 Verfahren der Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen

4.1 Vertriebsanreiz

(1) Von den eingenommenen Fahrgeldeinnahmen verbleibt – wie im Rahmen des Kap. 2.1 dargelegt - ein bestimmter Anteil bei den vertreibenden Verkehrsunternehmen als Vertriebsanreiz. Dieser Anteil wird den Fahrgeldeinnahmen vor Durchführung der weiteren Schritte des Einnahmearaufteilungsverfahrens vorab abgezogen. Der Anteil des Vertriebsanreizes an den gemeldeten kassentechnischen Einnahmen eines Verkehrsunternehmens verbleibt bei diesem als Bestandteil des Gesamteinnahmeanspruchs.

(2) Der Anteil an den Fahrgeldeinnahmen, der auf den Vertriebsanreiz entfällt, wird differenziert auf Basis des Vertriebswegs der Fahrscheingattungen entsprechend der Anlage x.

4.2 Einnahmeanspruch Deutschlandtickets und Abonnements Verbundtarif

(1) Die Fahrgeldeinnahmen aus Deutschlandtickets und Abonnements naldo-Verbundtarif setzen sich zusammen aus:

- den Fahrgeldeinnahmen des Abonnementvertriebs der Abocenter des naldo abzgl. des einbehaltenen Vertriebsanreizes,
- den Einnahmezuscheidungen im Rahmen der landesweiten Einnahmearaufteilung des Deutschlandtickets,
- den Ausgleichsleistungen (Brutto-Tarifauffüllungen) zur Preisauffüllung des Deutschlandticket JugendBW und
- den Ausgleichsleistungen (Brutto-Tarifauffüllungen) Dritter zur Preisauffüllung vergünstigter Deutschlandtickets.

Diese Einnahmen bilden die Gesamtverteilmasse für Deutschlandtickets und Abonnements des naldo-Verbundtarifs.

(2) Die Einnahmen aus dem Abonnementvertrieb werden von den Abo-Centern des naldo auf Basis eines standardisierten Formats gemeldet. Die Meldung erfolgt in Form von Einzeldatensätzen, welche folgende Datenfelder enthalten müssen:

- Abrechnungsmonat des Tickets,
- Geltungsmonat des Tickets,
- Gattungsnummer des Fahrausweises,
- Preisstufe,
- Postleitzahl des Wohnortes des Nutzers,
- Geburtsdatum,

- Ein- und Ausstiegs-Tarifpunkt für Deutschlandtickets JugendBW (mit Ausnahme Deutschlandticket JugendBW für Studierende),
- Hochschule bei Deutschlandtickets JugendBW für Studierende.

Von der Landesclearingstelle Baden-Württemberg wird mit den monatlichen Abrechnungen eine Meldung vorgenommen, welche aggregierte zugeschiedene Verkaufsstückzahlen und Einnahmezuscheidungen auf Basis der nachfolgenden Kategorien beinhaltet:

- Abrechnungsjahr und -monat des Tickets,
- Datum des ersten Geltungstages des Tickets,
- Ticketcode gemäß den Meldevorgaben zum deutschlandweiten Clearing des Deutschlandtickets,
- Postleitzahl des Wohnortes des Nutzers.

(3) Die Einnahmen aus dem Abonnementvertrieb der naldo-Abocenter abzgl. des vorab abgezogenen Vertriebsanreizes werden entsprechend der Unterteilung der Fahrausweisgruppen gemäß den Kapiteln 3.2.1 bis 3.2.3 diesen zugeordnet. Für lokal ermäßigte Deutschlandtickets und Deutschlandtickets JugendBW wird jeweils der gesamte aktuell gültige tarifliche Vollkostenpreis für Deutschlandtickets bzw. Deutschlandtickets Job zur Verteilung angesetzt; somit sind für sämtliche Deutschlandtickets aus dem Abonnementvertrieb der naldo-Abocenter sämtliche einzubeziehende Preisauffüllungen enthalten. Den Einnahmen aller Deutschlandtickets und der Deutschlandtickets JugendBW wird der Anteil, der im Rahmen der landesweiten Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf die „17. Schublade“ entfällt, abgezogen. Den danach verbleibenden Einnahmen aller Deutschlandtickets und der Deutschlandtickets JugendBW mit Ausnahme aller Deutschlandtickets JugendBW für Schüler wird zudem noch der prozentuale Anteil, der für den verbundüberschreitenden Verkehr im Rahmen der landesweiten Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket einbehalten wird, vorab abgezogen; bei einer landesweiten Änderung der landesweiten Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket hat ggf. eine Fortschreibung der zuvor beschriebenen Verfahrensweise methodisch analog zur landesweiten Änderung zu erfolgen.

(4) Die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen auf Linien erfolgt entsprechend der Schlüssel pro Fahrausweisgruppe gemäß den Kapiteln 3.2.1 bis 3.2.3.

(5) Die so verteilten Fahrgeldeinnahmen aus dem Abonnementvertrieb werden zum Gesamteinnahmepool aus dem Abonnementvertrieb der naldo-Abocenter (Eigenvertrieb) zusammengefasst.

(6) Die Differenz der Gesamtverteilmasse der Einnahmen aus dem Abonnementvertrieb zum (Eigenvertrieb-)Gesamteinnahmepool aus dem Abonnementvertrieb der naldo-Abocenter ergibt den Einnahmepool von Deutschlandtickets aus Fremdvertrieb. Da Deutschlandtickets JugendBW weitestgehend nur im Abonnementvertrieb des naldo verkauft werden, wird festgelegt, dass sich der Einnahmepool aus dem Fremdvertrieb nur aus Deutschlandtickets

Jedermann bzw. Deutschlandtickets Job zusammensetzt. Für den Einnahmepool von Deutschlandtickets Jedermann bzw. Deutschlandtickets Job aus Fremdvertrieb findet somit das Aufteilungsverfahren mit Postleitzahlgruppen als Aggregationsmerkmal gemäß dem Kapitel 3.2.1 Anwendung.

(7) Der schematische Ablauf der Regelungen dieses Kapitels ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

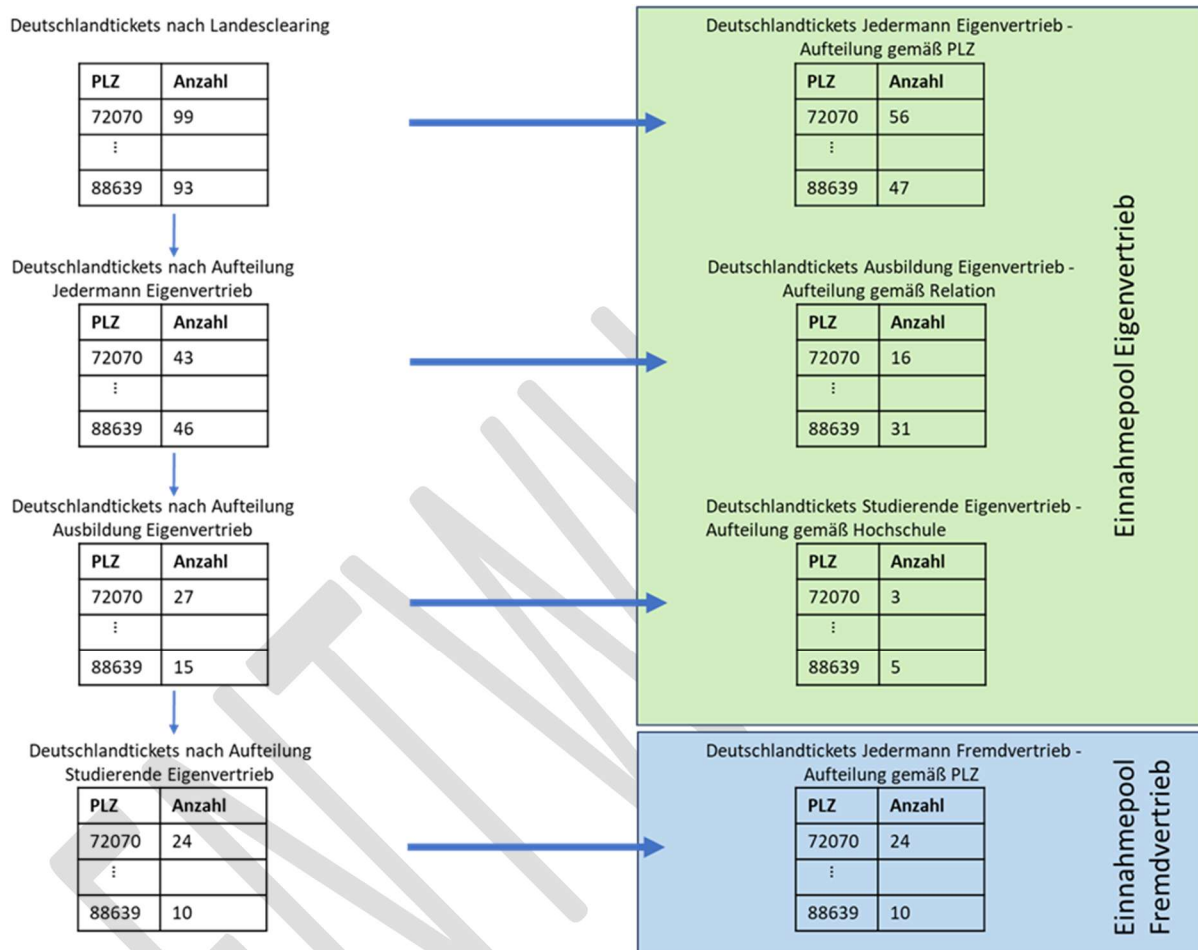


Abbildung 4-1: Ablaufschema Aufteilung Deutschlandtickets

4.3 Einnahmeanspruch Resteinnahmen naldo-Verbundtarif

(1) Die von den Verkehrsunternehmen außerhalb des Abonnementvertriebs getätigten Fahrgeldeinnahmen werden auf Basis eines standardisierten Formats an naldo gemeldet. Dieses umfasst die aggregierten Stückzahlen und Fahrgeldeinnahmen auf Basis folgender Kategorien:

- Abrechnungsmonat,
- Gattungsnummer des Fahrausweises,
- Preisstufe.

(2) Die übrigen Einnahmen des naldo-Verbundtarifs gemäß den Kapiteln 3.2.4 bis 3.2.9 werden entsprechend der in diesen Abschnitten definierten Fahrausweisgruppen auf die Linien verteilt.

(3) Für Einnahmen aus ggf. vorhandenen Zuschlagsfahrausweise für On-Demand-Verkehre und/oder Nachtverkehre, ggf. auch Zuschlagsfahrausweise für Haustürbedienung gilt, sofern nicht anderweitig vereinbart: **Regularien hierfür im Weiteren hier zu ergänzen.**

4.4 Ermittlung des Gesamteinnahmeanspruchs pro Linie und Verkehrsunternehmen

(1) Der Gesamtanspruch an („regulären“) Fahrgeldeinnahmen pro Linie ergibt sich als Summe der Einzelansprüche der Aufteilungsverfahren der Kapitel 4.2 und 4.3.

(2) Nach Aggregation der Ansprüche an („regulären“) Fahrgeldeinnahmen der den Verkehrsunternehmen zugeordneten Linien ergibt sich der Gesamtanspruch an Fahrgeldeinnahmen pro Verkehrsunternehmen (bzw. unter Bezugnahme auf Kapitel 1.5 Abs. 2 ggf. pro Linienbündel o. dgl.).

(3) Der Gesamteinnahmeanspruch pro Verkehrsunternehmen (bzw. unter Bezugnahme auf Kapitel 1.5 Abs. 2 ggf. pro Linienbündel o. dgl.) ergibt sich aus dem Gesamtanspruch an („regulären“) Fahrgeldeinnahmen sowie dem gemäß Kapitel 4.1 zugeschienenen Vertriebsanreiz.

4.5 Saldenausgleich

Beim Saldenausgleich werden die Gesamteinnahmeansprüche der Verkehrsunternehmen bzw. Linienbündel den im jeweiligen Abrechnungszeitraum gemeldeten Fahrgeldeinnahmen gegenübergestellt. Daraus ergeben sich entsprechend Zahlungsansprüche oder Zahlungsanforderungen aus dem Saldenausgleich.

5 Sonstige Festlegungen

5.1 Fortschreibung

(1) Die Verteilung der Fahrgeldeinnahmen gemäß Kapitel 4 und die damit verbundene Zusammenfassung der Fahrgeldeinnahmen zu Fahrausweisgruppen wird jeweils auf Grundlage der aktuellen monatlichen Meldungen der Fahrgeldeinnahmen vorgenommen. In dieser Hinsicht ist eine fortlaufende Fortschreibung auf Basis der Vertriebsdaten und eine diesbezügliche Anpassung der Einnahmeanteile der Verkehrsunternehmen gewährleistet.

(2) Die Fortschreibung der Datengrundlage aus der Fahrgasterhebung vor einer erneuten landesweit vorgeschriebenen Fahrgasterhebung zur Ermittlung der Aufteilungsschlüssel gemäß Kapitel 3.1 erfolgt auf Basis von Fahrgastzählungen spätestens zu einer Jahresendabrechnung. Grundsätzlich werden hierfür Daten aus automatischen

Fahrgastzählssystemen (AFZS) herangezogen, in einzelnen begründeten Fällen (insbesondere bei ausschließlichem Vorliegen von RES-Daten im SPNV-Bereich) können auch Daten aus manuellen Zählungen herangezogen werden. Bei gravierenden Veränderungen der Fahrgastströme, insbesondere für Fälle des Wegfalls bestehender Linien bzw. des Hinzukommens neuer Linien, wird die Fortschreibung der Ein- und Aussteigerzahlen auf Grundlage einer aktualisierten Fahrgast-(Teil-)Erhebung vorgenommen.

(3) Bezugsgröße für die Fortschreibung ist grundsätzlich die Linie. Entsprechend der prozentualen Veränderung der Beförderungsfälle des Fortschreibungsjahres im Vergleich zum Basisjahr ergibt sich ein Fortschreibungsfaktor für die auf Basis der Fahrgasterhebung ermittelten Nutzerzahlen pro Linie. Die auf Basis der Fahrgasterhebung ermittelten Nutzerzahlen zur Festlegung der Aufteilungsschlüssel werden entsprechend den Fortschreibungsfaktoren der zugeordneten Linie jährlich hochgerechnet.

(4) Die Entscheidung über die Notwendigkeit einer aktualisierenden Fahrgast-(Teil-)Erhebung trifft der Arbeitskreis EAV. ***Möglichst noch inhaltlich tiefergehend präzisieren, evtl. mittels Schwellenwert-Definition – auch bereits bzgl. signifikanten Angebotsveränderungen 2026 (z. B. Einstellung Ermstalbahn-paralleler Busverkehr ab 01.04.2026, Start LK-SIG-LiBü Nordwest ab 01.08.2026, etc.) +2027.***

(5) Ebenso hat der Arbeitskreis EAV – insbesondere auch wegen der aktuell noch nicht standardmäßig vorhandenen AFZS-Daten – Ausführungsbestimmungen zu entwerfen bzw. zu erlassen, die grundsätzliche Verfahrensregelungen der Fortschreibung regeln, wie z. B. relativ großen Angebotsänderung bei einer Linie. Grundsätzlich soll eine standardmäßige Fortschreibung erst dann zur Anwendung kommen, wenn AFZS-Daten vollumfänglich für alle Linien vorliegen.

5.2 Anzuwendende Migrationsverfahren

(1) Bis zur Einführung des nachfrageorientierten Einnahmearteilungsverfahrens wurde die Einnahmearteilung des naldo auf Basis eines alteinnahmeorientierten Aufteilungsverfahrens durchgeführt. Die Grundsätze zur Durchführung des alteinnahmeorientierten Einnahmearteilungsverfahrens sind im bis zur Einführung des nachfrageorientierten Einnahmearteilungsverfahrens gültigen Einnahmearteilungsvertrag und im Einnahmearteilungsvertrag festgelegt.

(2) Bei Verkehrsunternehmen, die die Voraussetzungen von § 17 Abs. 3 Sätze 7+8 ÖPNVG-VO erfüllen und bei denen Liniengenehmigungen bis spätestens dem 25.02.2021 erteilt wurden, gelten für diese Linien bis zu deren jeweiligen Ende der Liniengenehmigung weiterhin als sogenannte „Bestandschutz-Migration“ die Regelungen des alteinnahmeorientierten Einnahmearteilungsverfahrens, sofern das betreffende Verkehrsunternehmen nicht freiwillig bis spätestens 31.01.2027 die neuen Regelungen der nachfrageorientierten Einnahmearteilung akzeptiert hat. Es gilt somit solange: 0% neues Verfahren und 100% altes Verfahren.

(3) Für alle Verkehrsunternehmen bzw. für alle Linien, für die keine Bestandschutz-Migration-Abrechnung erfolgt oder nicht mehr erfolgt, gelten die folgenden Regelungen der sogenannten „Standard-Migration“, um so mittels eines schrittweisen Übergangs binnen zwei Jahren standardmäßig Härten wegen des Übergangs zur nachfrageorientierten Einnahmeaufteilung abzumildern: Der Anteil der Fahrgeldzuscheidungen einer Linie bzw. eines Verkehrsunternehmens an den Fahrgeldeinnahmen ergibt sich bei Anwendung der Migration für die Jahre 2027 und 2028 aus einem gewichteten Mittelwert von altem (alteinnahmeorientiert) und neuem (nachfrageorientiert) Verfahren wie folgt.

- Kalenderjahr 2027: 0 % neues Verfahren und 100 % altes Verfahren und
- Kalenderjahr 2028: 50 % neues Verfahren und 50 % altes Verfahren.

Dementsprechend gilt ab Kalenderjahr 2029: 100% neues und 0% altes Verfahren.

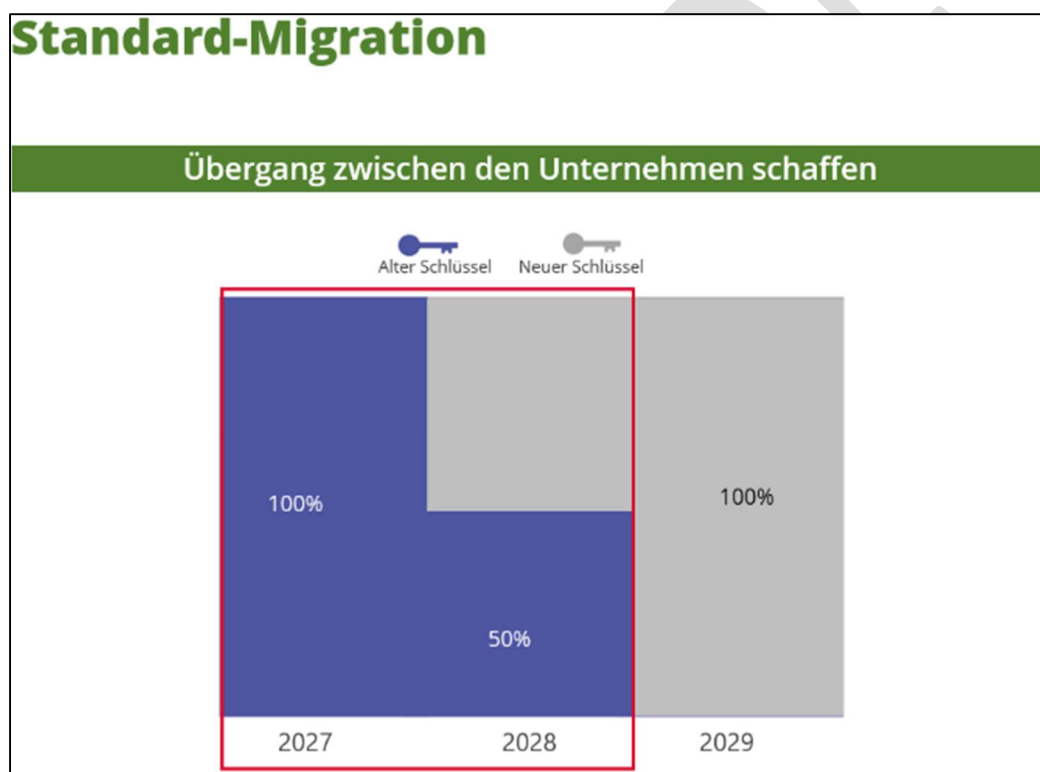


Abbildung 5-1: Anteile der Aufteilungsverfahren im Rahmen der Standardmigration

(4) Für die Anwendungszeit dieser Migrationsverfahren ist somit ab 2028 das alte und das neue Verfahren parallel durchzuführen.

(5) Für die Abrechnung des Kalenderjahrs 2028 ist einem ersten Schritt die Standard-Migration unter fiktiver Annahme eines Nicht-Vorhandenseins der Bestandschutz-Migration durchzuführen, bevor in einem zweiten Schritt bei den betreffenden Verkehrsunternehmen bzw. Linien der Bestandschutz-Migration anstelle der 50%-Abrechnung nach neuem Verfahren die weitere 50%-Abrechnung nach altem Verfahren vorgenommen wird.

(5) Zur Kompensation der den Verkehrsunternehmen bzw. Linien der Bestandschutz-Migration wegen der Bestandschutz-Migration zusätzlich zugeschiedenen Fahrgeldeinnahmen im Vergleich zu den Zuschiedungen entsprechend dem neuen Verfahren (unter Einbezug der Standard-Migration) werden die Zuschiedungen der Verkehrsunternehmen bzw. Linien reduziert, deren Zuschiedungen aus dem neuen Verfahren die Zuschiedungen aus dem alten Verfahren übersteigen. Die Aufteilung dieses Kompensationsbetrages auf die Verkehrsunternehmen bzw. Linien mit positivem Saldo an Fahrgeldeinnahmen zum neuen im Vergleich zum alten Verfahren erfolgt im Verhältnis der jeweiligen Einnahmendeltas zum gesamten Einnahmedelta dieser Verkehrsunternehmen bzw. Linien.

(6) Sowohl zur Bestandschutz- als auch zur Standard-Migration müssen die Regularien des alteinnahmeorientierten Einnahmeaufteilungsverfahrens fortgeführt werden, um die Altverfahrensansprüche ermitteln zu können. Hierzu werden die geltenden Abrechnungsregelungen aus dem formell-vertraglich letzten Jahr des Einnahmezuschiedungs- und des Einnahmeaufteilungsvertrags für 2026 grundsätzlich analog unverändert für das Kalenderjahr 2027 angewendet.

(7) Die Ermittlung des alteinnahmeorientierten Aufteilungsschlüssel für die Abrechnungen ab dem Kalenderjahr 2028 nach altem Verfahren sowohl wegen der Bestandschutz- auch wegen der Standard-Migration erfolgt auf Grundlage der Jahresendabrechnung des Kalenderjahrs 2027. Der Aufteilungsschlüssel ergibt sich für die einzelne Verkehrslinie aus dem Verhältnis der dieser in der Jahresendabrechnung zugeschiedenen Fahrgeldeinnahmen zur Gesamtsumme der verbundweiten Fahrgeldeinnahmen im Abrechnungsjahr 2027.

(8) Änderungen der Einnahmeansprüche aufgrund Angebotsveränderungen, sofern die jeweiligen Voraussetzungen des bisherigen Einnahmeaufteilungsverfahrens auf Gewährung sowohl von betraglich positiven Vorabzuweisungen wegen Angebotsverbesserungsmaßnahmen (AVM) bzw. Kapazitätserhöhungsmaßnahmen (KEM), als auch betraglich negativen Vorabzuweisungen wegen Betriebsleistungsreduzierungsmaßnahmen (BLR) erfüllt sind, erhöhen bzw. verringern die Fahrgeldeinnahmen zur Ermittlung des alteinnahmeorientierten Aufteilungsschlüssels in der Höhe des entsprechend der Fortschreibungsregelungen des nachfrageorientierten Einnahmeaufteilungsverfahrens ermittelten Betrages, welcher sich als Veränderung des Einnahmeanspruchs für die ersten zwölf Monate nach Einrichtung der Angebotsänderung ergibt. Im Falle einer zuvor stattfindenden Jahresendabrechnung wird dieser Differenzbetrag entsprechend jahresspezifisch separiert ermittelt.

5.3 Bedienverbote

(1) Liegt für eine Relation im Verbundgebiet ein Bedienverbot vor und wurde in der Fahrgasterhebung auf der Linie des Verkehrsunternehmens mit Bedienverbot Fahrgäste angetroffen, so sind für die Abrechnungen nach dem neuen Einnahmeaufteilungsverfahren diese Fahrgäste dem/n parallel verkehrenden Verkehrsunternehmen ohne Bedienverbot

(begünstigte/s Verkehrsunternehmen) zuzuordnen. Die Zuordnung erfolgt auf Basis vorgegebener Relationen bzw. Linienabschnitte (siehe **Anlage x**).

(2) Die Fahrgäste aus Bedienverböten werden bei den begünstigten Verkehrsunternehmen in separaten Linien ‚Linie X, aus BV von VU A, Linie Y‘ geführt.

(3) Die Regelungen der Absätze 1+2 kommen individuell dann nicht zur Anwendung, wenn aufgrund einer Kooperationsregelung o. dgl. bei den hiervon betroffenen Verkehrsunternehmen Einvernehmen besteht.

5.4 Monatliche Abrechnungen und Jahresabrechnung

(1) Das Einnahmeaufteilungsverfahren gemäß Kapitel 4 wird pro Kalendermonat auf Basis der gemeldeten Einnahmen des entsprechenden Monats durchgeführt. Daraus ergibt sich ein Einnahmeanteil pro Linie für den jeweiligen Monat. Es erfolgt anschließend ein Saldenausgleich gemäß Kapitel 4.5.

(2) Für die Jahresabrechnung wird für die gesamten Fahrgeldeinnahmen eines Kalenderjahres das Aufteilungsverfahren gemäß Kapitel 4 durchgeführt. Daraus ergibt sich ein Einnahmeanteil pro Linie für das Gesamtjahr.

(3) Dem Einnahmeanteil für das Gesamtjahr werden die auf das Gesamtjahr aggregierten monatlichen Einnahmeanteile gegenübergestellt. Übersteigt der Einnahmeanteil für das Gesamtjahr die aggregierten monatlichen Einnahmeanteile ergibt sich daraus ein zusätzlicher Einnahmeanspruch in Höhe der entsprechenden Differenz pro Linie. Ansonsten entsteht eine Forderung gegenüber den entsprechenden Linien. In der Aggregation der Einnahmeansprüche bzw. Forderungen der einem Verkehrsunternehmen bzw. Linienbündel zugeordneten Linien ergibt sich der Einnahmeanspruch bzw. die Forderung für jedes Verkehrsunternehmen bzw. Linienbündel.

(4) Die gemeldeten kassentechnischen Einnahmen eines Verkehrsunternehmens für das Abrechnungsjahr werden den aggregierten in die Monatsabrechnungen eingegangenen Meldungen der kassentechnischen Einnahmen der Verkehrsunternehmen gegenübergestellt. Übersteigt der gemeldete Jahresbetrag der kassentechnischen Einnahmen die aggregierte Gesamtsumme der monatlichen Einnahmemeldungen eines Verkehrsunternehmens bzw. Linienbündels, ergibt sich eine Forderung in Höhe des Differenzbetrages, ansonsten ein Anspruch des Verkehrsunternehmens bzw. Linienbündels an den kassentechnischen Einnahmen.

(5) Die Summe der Einnahmeansprüche bzw. der Forderungen aus Einnahmeaufteilung und Meldungen der kassentechnischen Einnahmen ergibt den Gesamtanspruch bzw. die Gesamtforderung im Rahmen des jährlichen Saldenausgleichs.

(6) Der Einnahmeanspruch aufgrund des Vertriebsanreizes gemäß Abschnitt 4.1 wird in den jeweiligen Abrechnungen separat als solcher ausgewiesen.