

Baden-Württemberg, vertreten durch das
Ministerium für Verkehr,

Freistaat Bayern, vertreten durch das
Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr,

Brandenburg, vertreten durch das
Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung,

Freie Hansestadt Bremen, vertreten durch die
Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung

Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende,

Hessen, vertreten durch das
Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum,

Mecklenburg-Vorpommern, vertreten durch das
Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit,

Niedersachsen, vertreten durch das
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen,

Nordrhein-Westfalen, vertreten durch das
Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr,

Rheinland-Pfalz, vertreten durch das
Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität,

Saarland, vertreten durch das
Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz,

Freistaat Sachsen, vertreten durch das
Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung,

Sachsen-Anhalt, vertreten durch das
Ministerium für Infrastruktur und Digitales,

Freistaat Thüringen, vertreten durch das
Ministerium für Digitales und Infrastruktur,

- nachfolgend: die beteiligten Länder -

und

der **Deutsche Städtetag**, vertreten durch
den Hauptgeschäftsführer, Herrn Christian Schuchardt
der **Deutsche Landkreistag**, vertreten durch
den Hauptgeschäftsführer, Herrn Prof. Dr. Hans-Günter Henneke
der **Deutsche Städte- und Gemeindebund e. V.**, vertreten durch
den Hauptgeschäftsführer, Herrn Dr. André Berghegger
- nachfolgend: die kommunalen Spitzenverbände -

und

der **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)**, vertreten durch
den Hauptgeschäftsführer, Herrn Oliver Wolff,
der **Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. (bdo)**, vertreten durch
die Hauptgeschäftsführerin, Frau Christiane Leonard sowie

Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen e.V. (WBO)
Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. (LBO)
Verband der Omnibusunternehmer des Landes Brandenburg e.V. (VDOB)
Landesverband Hessischer Omnibusunternehmen e.V. (LHO)
Verband Mecklenburg-Vorpommerscher Omnibusunternehmen e.V. (mVo)
Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V. (GVN)
Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e.V. (NWO)
Omnibusverband Süd-West e.V. (OSW)
Verband des Verkehrsgewerbes Rheinhessen-Pfalz e.V. (VVRP)
Verband des Verkehrsgewerbes Rheinland e.V. (VDV)
Landesverband Verkehrsgewerbe Saarland e.V. (LVS)
~~Landesverband der Omnibusunternehmer Sachsen-Anhalt e.V. (VSAO)~~
Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes e.V. (LSV)
Landesverband Sächsischer Omnibus- und Touristikunternehmen e.V. (LSOT)
~~Omnibusverband Nord e.V. (OVN)~~

Verband Mitteldeutscher Omnibusunternehmen e.V. (MDO)

- nachfolgend: die Unternehmensverbände -

gemeinsam nachfolgend: Partner

schließen für den zweiten Referenzzeitraum vom 01.01.2026 bis zum 31.12.2030 folgende

Branchenvereinbarung zur Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes im Busbereich

Auf der Basis der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung (der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften (Clean-Vehicles-Richtlinie, nachfolgend: CVD) hat der Bund das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz (nachfolgend: Gesetz) erlassen. Das Gesetz verpflichtet öffentliche Auftraggeber und Verkehrsunternehmen, nach Maßgabe der Bestimmungen des Gesetzes bei der Beschaffung von Fahrzeugen und bei der Vergabe von Verkehren Mindestquoten von sauberen bzw. emissionsfreien Fahrzeugantrieben anzuwenden. Dies betrifft insbesondere die Beschaffung von Bussen im Öffentlichen Personennahverkehr. Die Länder haben in § 5 des Gesetzes die Möglichkeit erhalten, Branchenvereinbarungen abzuschließen mit dem Ziel, die Einhaltung der gesetzlichen Mindestziele auf der Ebene des jeweiligen Landes insgesamt sicherzustellen (Absatz 2) und gemeinsame Mindestziele zwischen den Ländern zu bilden (Absatz 3).

Die Partner begrüßen ausdrücklich die Ziele des Gesetzes. Sie werden untereinander und mit ihren jeweiligen Verbandsmitgliedern zusammenarbeiten mit dem Ziel, dass die erforderlichen Mindestbeschaffungsquoten in den beteiligten Ländern insgesamt erreicht werden. Insbesondere sollen die Ziele möglichst effizient im Hinblick auf Klimaschutz, Wirtschaftlichkeit und verkehrliche Belange umgesetzt werden. Die vom Gesetz mit dem Abschluss von Branchenvereinbarungen ermöglichte Flexibilität bei der Erreichung der Mindestquoten soll auf Grundlage dieser Branchenvereinbarung gemeinsam konkret gestaltet werden.

Die CVD sieht vor, dass die durch saubere bzw. emissionsfreie Antriebe verursachten Mehrkosten nicht durch die Fahrgäste über die Fahrgelder getragen werden sollen. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, eine wirtschaftlich tragfähige Umsetzung zu erreichen.

1. Anwendungsbereich

Dieser Branchenpakt dient der gemeinsamen Erfüllung der Mindestziele für die vom Anwendungsbereich des Gesetzes umfasste Beschaffung von Bussen der Fahrzeugklasse M3 gemäß § 6 Absatz 2 Nr. 1b) des Gesetzes und betrifft

a. die Vergabe von Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen mit Busverkehr gemäß Verordnung (EG) 1370/2007 durch ÖPNV-Aufgabenträger,

b. die Beschaffung von Bussen durch Verkehrsunternehmen, die Mitglieder bei den Unternehmensverbänden sind,

sowie

c. Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste mit den CPV-Referenznummern 60112000-6 „Öffentlicher Verkehr (Straße)“, 60130000-8 „Personensonderbeförderung (Straße)“ und 60140000-1 „Bedarfspersonenbeförderung“, sofern sie von Mitgliedern der kommunalen Spitzenverbände oder Unternehmensverbände vergeben werden.

Beschaffungen durch Unternehmen, die in den Zuständigkeitsbereich des Bundes fallen (§ 7 des Gesetzes), sind nicht umfasst.

2. Koordinierungskreis

Die Partner richten gemeinsam einen Koordinierungskreis ein. Dieser begleitet die Umsetzung dieser Branchenvereinbarung hinsichtlich der Neubeschaffungen von sauberen und emissionsfreien Antrieben im Linienbusverkehr in den beteiligten Ländern.

Insbesondere trägt der Koordinierungskreis länderübergreifend die vorliegenden Daten zusammen, sorgt für einen einheitlichen Kenntnisstand der Partner über die Ergebnisse und berät über die geplanten oder erforderlichen Maßnahmen zur gemeinsamen Erreichung der gesetzlichen Mindestziele.

Den Vorsitz des Koordinierungskreises übernimmt bis auf Weiteres ein Vertreter des Landes Nordrhein-Westfalen. Neben dem Vorsitz gehören dem Koordinierungskreis jeweils ein Vertreter der eingangs aufgeführten Partner dieser Branchenvereinbarung an, mit der Einschränkung, dass die beteiligten Länder insgesamt neben dem Vorsitz bis zu drei weitere Vertreter in den Koordinierungskreis entsenden. Es steht aber allen beteiligten Ländern frei, jederzeit an den Sitzungen des Koordinierungskreises mitzuwirken, insbesondere bei Fragen des Ausgleichs von Über- und Untererfüllung.

Der Koordinierungskreis tritt halbjährlich im Mai und November zusammen. Sitzungen sollen außerdem stattfinden, wenn ein oder mehrere Partner dies vorschlagen.

Im Koordinierungskreis wird vereinbart,

1. in welchem Umfang auf der Grundlage der vorliegenden Meldungen die Länder vorliegende Übererfüllungen nach Ziff. 7 an untererfüllende Teilnehmer verteilen können und
2. welche weiteren Maßnahmen zur Erreichung des gemeinsamen Mindestziels empfohlen werden können.

Mitglieder des Koordinierungskreises dürfen nur in Bezug auf die nach Ziffer 6 aggregierten Daten Auskunft erteilen und haben bezüglich der Beschaffungszahlen einzelner Auftraggeber nach Ziffer 3 sowie der nach Ziffer 4 erhobenen Daten Stillschweigen zu bewahren, sofern kein anderslautendes Einverständnis des jeweiligen Bereitstellers der Daten vorliegt. Mitgliedern und Teilnehmern des Koordinierungskreises wird unter Vorbehalt des Stillschweigens vollumfängliche Dateneinsicht gewährt, sofern dies für die Erfüllung der Aufgaben erforderlich ist.

Der Koordinierungskreis kann bei Bedarf oder auf Wunsch mehrerer Partner Arbeitsgruppen einrichten. In diesen sollen Vertreter der Partner mitwirken.

3. Datengrundlage seitens der Verkehrsunternehmen

Die Unternehmensverbände informieren die Verkehrsunternehmen jeweils im Vorfeld der Meldefristen über die Möglichkeit einer Mitwirkung innerhalb der Branchenvereinbarung und über die im Rahmen dieser Vereinbarung festgelegten Prozesse der Datenerhebung und Mitteilung an die zuständige Landesstelle¹. Die Verkehrsunternehmen melden mit einem von den Ländern bereitzustellenden Meldeformular Ist- und Plan-Daten zu Beschaffungen von Bussen gemäß Ziff. 1 Buchstabe b) und zu Verkehrsleistungen gemäß Ziff. 1 Buchstabe c), soweit die ausgeschriebenen Busse und Dienstleistungen unter das Gesetz fallen. Die Meldung der Zahlen zum Stichtag 31.12. erfolgt Ende Februar und die Meldung der Daten zum Stichtag 30.06. erfolgt Ende August an die zuständige Landesstelle.² Die Ist-Daten müssen den gemeldeten Daten im TED entsprechen. In die Meldung der Ist-Daten sind die IDs zur Kennung der Verfahren im TED (procedureID) aufzunehmen. Von den Daten im TED abweichende Ist-Daten Angaben werden nicht berücksichtigt.

Maßgeblich für die Plan-Daten sind die in dem vom jeweils zuständigen Unternehmensgremium bestätigten im Wirtschaftsplan enthaltenen oder mit einem ähnlichen Grad an Verbindlichkeit vorliegenden Angaben. Die Meldung umfasst auch mittelfristige bzw. noch nicht verbindliche Plan-Daten der Verkehrsunternehmen, damit rechtzeitig erkennbar ist, ob mit einer Erreichung der Quote im gesamten

¹ Die jeweils zuständigen Landesstellen sind unter folgenden Link abrufbar: <https://www.vdv.de/landestellen-2-referenzzeitraum.pdf?forced=true>

² Die Datenmeldung umfasst eine Aufschlüsselung nach Fahrzeugklassen, der Anzahl aller zur Beschaffung vorgesehenen Fahrzeuge sowie jeweils anteilig der Anzahl der vorgesehenen sauberen bzw. emissionsfreien Fahrzeuge. Dabei ist zu unterscheiden zwischen Ist-Daten (zum Meldezeitpunkt bereits erfolgte Beschaffungen) und Plan-Daten (zukünftige Beschaffungen für die Folgejahre des gesamten Referenzzeitraums). Bei den Plandaten ist zusätzlich auch das Quartal anzugeben, in dem voraussichtlich der Zuschlag erteilt werden soll.

Referenzzeitraum zu rechnen ist. Die Verkehrsunternehmen melden zudem jede erhebliche tatsächliche Abweichung in den Plan-Daten unverzüglich.

Die im Gesetz festgelegten Pflichten von Verkehrsunternehmen zur Ausweisung von Daten im TED bleiben unberührt.

4. Datengrundlage seitens der Aufgabenträger

Die kommunalen Spitzenverbände informieren die Gebietskörperschaften jeweils im Vorfeld der Meldefristen über die Möglichkeit einer Mitwirkung innerhalb der Branchenvereinbarung und über die im Rahmen dieser Vereinbarung festgelegten Prozesse der Datenerhebung und Mitteilung an die zuständige Landesstelle³. Die Gebietskörperschaften bzw. die von ihnen beauftragten Stellen melden mit einem von den Ländern bereitzustellenden Meldeformular Ist- und Plan-Daten zu Verkehrsleistungen gemäß Ziff. 1 Buchstaben a) und c), soweit die betreffenden Dienstleistungen und dafür vorgesehenen Busse unter das Gesetz fallen.⁴ Gleiches gilt für die Bus-Beschaffungen für öffentliche Dienstleistungsaufträge, soweit sie auf Aufgabenträgerseite erfolgt. Die Meldung der Zahlen zum Stichtag 31.12. erfolgt Ende Februar und die Meldung der Daten zum Stichtag 30.06. erfolgt Ende August an die zuständige Landesstelle. Die Ist-Daten müssen den gemeldeten Daten im TED entsprechen. In die Meldung der Ist-Daten sind die IDs zur Kennung der Verfahren im TED (procedureID) aufzunehmen. Von den Daten im TED abweichende Ist-Daten Angaben werden nicht berücksichtigt. Erhebliche tatsächliche Abweichungen von den gemeldeten Plan-Daten melden die Gebietskörperschaften bzw. von ihnen beauftragte Stellen ebenfalls unverzüglich.

Die im Gesetz festgelegten Pflichten von Gebietskörperschaften zur Ausweisung von Daten im TED bleiben unberührt.

5. Datenübermittlung seitens der beteiligten Länder

Die zuständigen Landesstellen werten die Ist- und Plan-Daten aggregiert auf Landesebene aus. Dafür werden zunächst die gemeldeten Daten innerhalb der einzelnen beteiligten Länder betrachtet und eine Ist-Landesquote sowie eine Landesquote für den gesamten Referenzzeitraum ermittelt. Ergibt diese Berechnung, dass das Mindestziel für den Busbereich auf der Ebene des einzelnen Landes insgesamt erreicht werden wird, so teilt dieses Land den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern, die ihre Soll- und Ist-Daten gemeldet haben, mit, dass die zum jeweiligen Meldezeitpunkt übermittelten Daten mit den Zielen des Gesetzes vereinbar sind und setzt parallel hierüber die Verbände in Kenntnis.

³ S. Fußnote 1.

⁴ s. Fußnote 2.

Die beteiligten Länder leiten die beiden Quoten jeweils im April und Oktober an das Vorsitzland des Koordinierungskreises und an die jeweiligen Landesverbände weiter.

Die beteiligten Länder dürfen die Daten im Rahmen ihrer Überwachungs- und Sicherstellungspflicht verwenden. Über Einzelheiten bezüglich Fahrzeuganzahl und Qualitätsanforderungen von in der Planung befindlichen oder von der Gebietskörperschaft noch zu planenden Vergaben von Verkehrsleistungen darf gegenüber Dritten nur nach Zustimmung durch die mit der Planung befasste Stelle Auskunft erteilt werden.

6. Verfahren zur Sicherstellung des gemeinsamen Mindestziels

Auf Grundlage der ermittelten Landesquoten wird im Koordinierungskreis die länderübergreifende Quote berechnet und festgestellt, ob das gemeinsame Mindestziel in Bezug auf den zweiten Referenzzeitraum der CVD (d.h. bis 2030) erreicht werden wird. Der Koordinierungskreis prüft auf dieser Grundlage, ob ein länderübergreifender Ausgleich möglich ist. Falls dieser möglich ist, wird dieser auf die beteiligten untererfüllenden Länder verteilt.

Ergibt die Berechnung, dass in Bezug auf alle gemeldeten Vergaben das gemeinsame Mindestziel auch bei einem länderübergreifenden Ausgleich für alle beteiligten Länder nicht erreicht werden kann, erörtert der Koordinierungskreis, wie das gemeinsame Mindestziel doch noch erreicht werden kann.

7. Verfahren zur Verteilung von Übererfüllungen und Gewährung von Freistellungen

Eine Verteilung von Übererfüllungen kann erfolgen, wenn die ermittelte Landesquote innerhalb des Referenzzeitraums das Mindestziel erfüllt oder wenn der Koordinierungskreis feststellt, dass das gemeinsame Mindestziel erreicht wird. Ergibt die Berechnung, dass in Bezug auf alle gemeldeten Vergaben das gemeinsame Mindestziel auch bei einem länderübergreifenden Ausgleich für alle beteiligten Länder nicht erreicht werden kann, kann die Verteilung der Übererfüllung in den beteiligten Ländern, die das Mindestziel auf Landesebene nicht erfüllen, in dem im Koordinierungskreis abgestimmten Umfang erfolgen.

Über die Möglichkeit der Freistellung auf Basis ermittelter Übererfüllungen entscheiden die Bundesländer im eigenen Zuständigkeitsbereich. Freistellungen werden durch die jeweiligen Länder auf Antrag des jeweiligen Auftraggebers erteilt. Die Anträge sind spätestens sechs Monate vor der beabsichtigten Einleitung des Vergabeverfahrens nach § 37 Vergabeverordnung, in Fällen von Direktvergaben sechs Monate vor der geplanten Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Absatz 2 VO (EG) 1370/2007 zu stellen. Der Antrag ist Teil der halbjährlichen Meldung nach den Ziffern 3 oder 4.

Freistellungen erfolgen rechtzeitig vor der beabsichtigten Vergabeentscheidung bzw. der geplanten Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung. Die erteilten Freistellungen können ganz oder teilweise widerrufen werden, wenn das Vergabeverfahren nicht zum beantragten Zeitpunkt eingeleitet wird bzw. die Vorabbekanntmachung nicht zum vorgesehenen Zeitpunkt erfolgt, sofern keine plausiblen Gründe für die Verzögerung bestehen und der Antragsteller nicht in angemessener Frist das Vergabeverfahren einleitet bzw. die Vorabbekanntmachung veröffentlicht. Gleiches gilt für den Fall, dass eine erteilte Freistellung nicht in dem vorgesehenen Umfang in Anspruch genommen wird.

8. Abgleich mit dem TED-System

Die Verkehrsunternehmen und die Gebietskörperschaften sind nach § 8 des Gesetzes verpflichtet, im TED-System (Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union) in der Bekanntmachung über erteilte Aufträge die Zahlen zu den Fahrzeugen, aus denen die Quote berechnet wird, anzugeben. Die Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften nach den Ziffern 3. und 4. übermitteln mit der Meldung der Ist-Daten die IDs zur Kennung der Verfahren im TED (procedureID) an die zuständige Landesstelle.

Die Auswertungen aus der TED Datenbank werden dem zuständigen Ministerium auf Bundesebene regelmäßig durch die EU übermittelt. Die beteiligten Länder gleichen die im Rahmen dieser Vereinbarung erhobenen Daten mit den Daten aus der TED-Datenbank ab und setzen den Koordinierungskreis über das Ergebnis in Kenntnis.

9. Laufzeit

Dieser Branchenpakt tritt mit Unterzeichnung durch alle Partner in Kraft. Die Partner streben an, die Fristen gemäß Ziffern 3 und 4 erstmals Ende Februar 2026 anzuwenden.

Dieser Branchenpakt gilt bis zum 31. Dezember 2030 (Ende des zweiten Referenzzeitraums gemäß Gesetz). Er ist mit einer Frist von drei Monaten zum 1. Januar bzw. 1. Juli kündbar, wenn der vorgesehene Zweck nicht erreicht wird oder erhebliche Unstimmigkeiten zwischen den Partnern auftreten. Es besteht im Übrigen ein außerordentliches Kündigungsrecht aus wichtigem Grund. Das Kündigungsrecht kann durch jeden Partner ausgeübt werden. Bei Kündigung eines Partners behält der Branchenpakt für die übrigen Partner seine Gültigkeit.

10. Haftung

Aus dieser Vereinbarung können keinerlei Zahlungsverpflichtungen gleich welcher Art zwischen den Partnern der Vereinbarung, auch nicht auf Ersatz von Aufwendungen oder auf Schadenersatz abgeleitet werden.

Für den Freistaat Bayern vertreten durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Christian Bernreiter München, den 10.11.2025	Für das Land Brandenburg vertreten durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Detlef Tabbert Potsdam, den 26.11.2025
Für die Freie Hansestadt Bremen vertreten durch die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung Özlem Ünsal Bremen, den 15.12.2025	Für die Freie und Hansestadt Hamburg vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende Martin Bill Hamburg, den 27.11.2025
Für das Land Hessen vertreten durch das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum Kaweh Mansoori Wiesbaden, den 19.11.2025	Für das Land Mecklenburg-Vorpommern vertreten durch das Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Dr. Wolfgang Blank Schwerin, den 19.01.2026
Für das Land Niedersachsen vertreten durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen Grant Hendrik Tonne Hannover, den 07.01.2026	Für das Land Nordrhein-Westfalen vertreten durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Oliver Krischer Düsseldorf, den 09.01.2026
Für das Land Rheinland-Pfalz vertreten durch das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität Katrin Eder Mainz, den 07.12.2025	Für das Saarland vertreten durch das Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz Petra Berg Saarbrücken, den 25.11.2025
Für den Freistaat Sachsen vertreten durch das Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung Regina Kraushaar Dresden, den 27.11.2025	Für das Land Sachsen-Anhalt vertreten durch das Ministerium für Infrastruktur und Digitales Lydia Hüskens Magdeburg, den 16.02.2026
Für das Land Baden-Württemberg vertreten durch das Ministerium für Verkehr Winfried Hermann Stuttgart, den 17.11.2025	Für den Freistaat Thüringen vertreten durch das Ministerium für Digitales und Infrastruktur Steffen Schütz Erfurt, den 12.12.2025

Für den Deutschen Städtetag vertreten durch den Hauptgeschäftsführer, Herrn Christian Schuchardt Berlin, den 30.10.2025	Für den Deutschen Landkreistag vertreten durch den Hauptgeschäftsführer, Herrn Prof. Dr. Hans-Günter Henneke Berlin, den 04.11.2025
Für den Deutschen Städte- und Gemeindebund e. V. vertreten durch den Hauptgeschäftsführer, Herrn Dr. André Berghegger Berlin, den 06.11.2025	Für den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) vertreten durch den Hauptgeschäftsführer, Herrn Oliver Wolff, Köln, den 28.10.2025
Für den Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (bdo) vertreten durch die Hauptgeschäftsführerin, Frau Christiane Leonard Berlin, den 17.12.2025	Für den Verband Baden- Württembergischer Omnibusunternehmen e.V. (WBO) vertreten durch den Präsidenten, Herrn Franz Schweizer Böblingen, den 28.10.2025
Für den Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. (LBO) vertreten durch den Geschäftsführer, Herrn Stephan Rabl München, den 28.10.2025	Für den Verband der Omnibusunternehmer des Landes Brandenburg e.V. (VDOB) vertreten durch den Geschäftsführer, Herrn Hans-Jürgen-Henning Bad Belzig, den 26.10.2025
Für den Landesverband Hessischer Omnibusunternehmen e.V. (LHO) vertreten durch den Geschäftsführer, Herrn Volker Tuchan Gießen, den 27.10.2025	Für den Verband Mecklenburg- Vorpommerscher Omnibusunternehmen e.V. (mVo) vertreten durch den Vorstand, Herrn Jan Dzarnowski Anklam, den 17.12.2025
Für den Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V. (GVN) vertreten durch den Landesgeschäftsführer, Herrn Michael Kaiser Hannover, den 27.11.2025	Für den Verband Nordrhein- Westfälischer Omnibusunternehmen e.V. (NWO) vertreten durch den 1. Vorsitzenden, Herrn Jürgen Weinzierl und den Geschäftsführer, Herrn Christian Gladasch Langenfeld, den 29.10.2025
Für den Omnibusverband Süd-West e.V. (OSW) vertreten durch die 1. Vorsitzende, Frau Claudia Schulligen-Maslo Mainz, den 15.12.2025	Für den Verband des Verkehrsgewerbes Rheinhessen-Pfalz e.V. (VVRP) vertreten durch die Verbandsvorsitzende, Frau Henriette Koppenhöfer Kaiserslautern, den 11.02.2026

<p>Für den Verband des Verkehrsgewerbes Rheinland e.V. (VDV) vertreten durch den stellvertretenden Verbandsvorsitzenden, Herrn Uwe Bischoff Koblenz, den 29.10.2025</p>	<p>Für den Verband Mitteldeutscher Omnibusunternehmen e.V. (MDO) vertreten durch den Vorsitzenden, Herrn Mario König Erfurt, den 11.12.2025</p>
<p>Für den Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes e.V. (LSV) vertreten durch den Präsidenten, Herrn Wieland Richter Dresden, den 01.12.2025</p>	<p>Für den Landesverband Verkehrsgewerbe Saarland e.V. (LVS) vertreten durch den stellvertretenden Vorsitzenden, Herrn Andreas Baron Saarbrücken, den 10.03.2026</p>
<p>Für den Landesverband Sächsischer Omnibus- und Touristikunternehmen e.V. (LSOT) Vertretenden durch den stellvertretenden Vorsitzenden, Herrn Udo Burkert Dresden, den 07.04.2026</p>	