



Beschlussvorlage
öffentlich

Einreicher: Verwaltung
Drucksachen-Nr.: KT/BV/277/2026
Einreichung: 24.03.2026

Beratungsfolge	Termin	TOP
Kreistag	04.05.2026	

Betr.:

Beschlussfassung über den Beitritt des Unstrut-Hainich-Kreises zum Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT)

Der Kreistag möge beschließen:

1. Der Unstrut-Hainich-Kreis tritt unter Beachtung der zeitlichen Umsetzbarkeit der technischen Erfordernisse, entweder im Dezember 2027 mit der Region Nordthüringen oder im Dezember 2030 mit dem Untersuchungsgebiet Südthüringen, mit seinen zum Zeitpunkt des Beitritts unter Vertrag stehenden Verkehrsunternehmen dem Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) bei Vorliegen folgender Voraussetzungen bei:
 - 1.1. Der Freistaat fördert die verbundbedingten, wirtschaftlich nachhaltigen Investitionen (vor und nach dem Beitritt) sowie die im Zusammenhang mit der Vorbereitung des Beitritts entstehenden Mehrkosten mit der höchstmöglichen Förderquote, mindestens mit 75 % für die Dauer von mind. 5 Jahren.
 - 1.2. Die verbundbedingten Verluste (Durchtarifizierungsverluste und im Idealfall auch die Harmonisierungsverluste) werden für die Dauer von mindesten 5 Jahren mit der höchstmöglichen Förderquote durch den Freistaat Thüringen ausgeglichen.
 - 1.3. Entwerter müssen weder vorgehalten noch eingebaut werden.
2. Dem Kreisausschuss wird analog § 34 der Geschäftsordnung i. V. m. § 14 Abs. 5 der Hauptsatzung des UHK die Zuständigkeit zum Abschluss der Beitrittsvereinbarung übertragen.

Begründung:

Der Freistaat Thüringen verfolgt seit mehreren Jahren das Ziel, einen thüringenweiten Verkehrsverbund aufzubauen. Dieses Ziel ist Bestandteil einer landesweiten Strategie, den ÖPNV durch einheitliche Tarife, abgestimmte Fahrpläne und Vertriebsstrukturen für die Fahrgäste einfacher, attraktiver und effizienter zu gestalten.

Nach dem Beschluss des Kreistages mit der Beschluss-Nr.: KT/142-08/20 vom 02.12.2020 hat die Verwaltung Gespräche mit dem VMT aufgenommen, der sodann im Frühjahr 2021 der Region Nordthüringen zunächst die Beteiligung an einer Verkehrserhebung und Einführungskonzeption zur Verbunderweiterung für die Stadt Nordhausen, die Landkreise Nordhausen/Kyffhäuserkreis/Unstrut-Hainich-Kreis und Sömmerda angeboten hat.

Auf der Grundlage des Beschlusses KT/209-13/21 vom 21.06.2021 haben sich der Unstrut-Hainich-Kreis und die Verkehrsunternehmen Regionalbus und Stadtbuss GmbH, Omnibusbetrieb Weingart und Salza-Tours König OHG an der Untersuchung zur Prüfung eines Verbundbeitrittes beteiligt.

Der vom Gutachterbüro TCAC erstellte Abschlussbericht zur „Einführungskonzeption Nordthüringen zur Erweiterung des VMT (EFK)“ liegt seit August 2025 vor. Die wichtigsten Inhalte und Ergebnisse wurden in der Kreistagssitzung am 08.12.2025 und in verschiedenen Ausschusssitzungen vorgestellt, zuletzt in der gemeinsamen Sitzung der Ausschüsse Wirtschaft und Verkehr sowie Haushalts- und Finanzausschuss durch den Geschäftsführer des VMT. Der Endbericht belegt, dass die Aufnahme des Unstrut-Hainich-Kreises in den VMT möglich ist, jedoch nicht unerhebliche technische, organisatorische, finanzielle und tarifliche Auswirkungen mit sich bringt.

Technische Auswirkungen

Als Voraussetzung für den Zusammenschluss des UHK mit dem VMT ist die Beschaffung und Anpassung VMT- kompatibler Vertriebs- und Kontrolltechnik bzw. Zähltechnik erforderlich. Diese Kosten werden laut Endbericht zur EFK mit **637,8 T€** beziffert, wobei die Zahlen in 2023 ermittelt und mit einem Steigerungsfaktor von 6,5% hochgerechnet wurden.

Weiterhin bedarf es nach heutigem Stand der Vorhaltung von Entwertern, die bei den Aufgabenträgern und den VU nicht vorgehalten werden. Zwischen dem VMT und dem Thüringer Ministerium für Digitales und Infrastruktur ist allerdings aktuell in Klärung, ob die Anschaffung teure Entwerter-Geräte für die Kontrolle von Fahrscheinen zwingend vorzuhalten sind, da diese nur kurzfristig in den Fahrzeugen infolge der Umsetzung des bargeldlosen Bezahls verbaut werden müssten.

Weiterhin ist es zwingend notwendig, hinsichtlich aller Datenaustausche die Hintergrund-App des VMT zu beziehen. Für die zwingend notwendige Lizenz sind einmalig **40,0 T€** durch jedes Verkehrsunternehmen aufzubringen.

Organisatorische Auswirkungen

Der VMT verfügt über ein System von Gremien und Ausschüssen, die sich mit Grundsatzentscheidungen und deren Auswirkungen sowie Arbeitsentscheidungen für das Tagesgeschäft befassen.

Landkreise/Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gehören infolge eines Beitritts zwingend dem Verbundbeirat an; Aufgabenträger dem Aufgabenträgerbeirat und Verkehrsunternehmen dem Unternehmensbeirat sowie den Ausschüssen Tarif, Einnahmeaufteilung, Vertrieb, Fahrgastinformation und Angebot sowie Kommunikation.

Die großen Gremien tagen in Präsenz, die Ausschusssitzungen vordergründig als Online-Veranstaltungen.

Damit ist ein erhöhtes Arbeitsaufkommen zu erwarten: wie die Arbeit sich auf das vorhandene Personal auswirken wird (Zuführung von Personalien kann nicht ausgeschlossen werden), kann derzeit nicht abgeschätzt werden, weder bei den privaten Aufgabenträger noch beim Landkreis (Teilnahme an Gremien, Ausschüssen etc.). Mit steigenden Personalkosten ist auf beiden Seiten zu rechnen.

Vertragliche Auswirkungen

Die VMT GmbH ist eine Servicegesellschaft. Sie übernimmt die Verteilung der Einnahmen an die beteiligten Verkehrsunternehmen, pflegt die Fahrplandaten, betreibt Marketingmaßnahmen z.B. bei Tarifveränderungen, unterstützt die Verkehrsunternehmen in Bezug auf Antragstellungen zum Deutschlandticket. Für diese Dienstleistungen verlangt der VMT Verbund- und Dienstleistungsentgelte nach einem festgelegten Schlüssel.

Laut EFK belaufen sich die **Soft- und Hardwarekosten pro Jahr auf ca. 110 T€**. Für die Verbund- und Dienstleistungsentgelte müssen die Schlüssel noch festgelegt werden, so dass die genaue Höhe noch nicht beziffert werden kann. Es wird von den Kosten aus den Jahren der Verkehrserhebung ausgegangen, wo sich die **Dienstleistungsentgelte jährlich zwischen 6 und 7 T€** bewegen.

Tarifliche Auswirkungen: Umstellung Tarifsystem

Der Beitritt des Unstrut-Hainich-Kreises zum VMT hat eine Umstellung des bestehenden Tarifsystems zur Folge. Der VMT-Tarif mit seinem zonenbasierten Preissystem wird so erweitert, dass er die Nachfragebeziehungen im Unstrut-Hainich-Kreis sachgerecht abbildet und zugleich die Anschlussfähigkeit an die bestehenden Verbundgebiete erweitert. Dazu wird der jetzige Teilstreckentarif durch einen Zonentarif ersetzt.

Das Ersetzen der bisher gültigen Tarife der Verkehrsunternehmen im Unstrut-Hainich-Kreis durch den VMT-Tarif (sog. Tarifharmonisierung) und der Wegfall des zweiten Fahrscheins für Umsteiger (sog. Durchtarifierungsverlust) führt in Modellrechnungen der Einführungskonzeption aus dem Jahr 2023 zu verbundbedingten Einnahmeverlusten und damit zu Mindereinnahmen bei den hiesigen Verkehrsunternehmen. Um diese exakt ermitteln zu können, soll innerhalb der ersten 12 Monate nach dem Beitritt Nordthüringens eine erneute

Verkehrserhebung durchgeführt werden.

Auf dieser Basis wird dann der Einnahmeanteil der Verkehrsunternehmen ggü. der Prognose des Berichtes zur Einführungskonzeption neu berechnet. Daran anschließen wird sich eine Kompensierung mit dem seitens des VMT etablierten Ausgleichssystems zeigen. Daraus resultieren jedoch Mindereinnahmen.

Aus Sicht des Landkreises sollten diese zu 100% vom Freistaat ausgeglichen werden, zumindest jedoch mit dem höchstmöglichen Fördersatz.

Die laut Prognoseberechnung auftretenden Verluste belaufen sich auf:

- **Harmonisierungsverluste i.H.v. 36,5 T€ pro Jahr:** Ausgleich vom Land für 5 Jahre Fördersatz ist noch nicht bekannt
- **Durchtarifierungsverluste i.H.v. 8,7 T€ pro Jahr:** Ausgleich vom Land zwischen 50 und 75%

Abwägung der Vor- und Nachteile eines Beitrittes

Mit einem gemeinsamen Verkehrsverbund wird das Ziel des Freistaates verfolgt und umgesetzt, dass der Bürger (Fahrgast) nur noch ein Ticket für ganz Thüringen benötigt.

Allerdings kann der Fahrgast seit 2023 das Deutschlandticket nutzen. Das Ticket gilt bis 2030 als sicher. Damit ist aus Sicht des Landkreises ein Beitritt zu einem Verkehrsverbund derzeit nicht zwingend erforderlich, zumal laut Einführungskonzeption nur 2,9 % Übersteiger festgestellt wurden.

Die notwendigen Kosten für den Beitritt wiegen schwer:

- Investitionskosten für alle VU 700 T€ (637 T€ + Kosten Reise-Schieck)
- Kosten für Anschlüsse an Software und Hardware: einmalig 40 T€ pro VU und jährlich gesamt ca. 110 T€
- Dienstleistungsentgelte jährlich 6-7 T€ beim Aufgabenträger

Dem gegenüber könnte zukunftsorientiert blickend aufgrund der anstehenden Einführung des Integralen Taktfahrplans in Thüringen (ITF Thüringen 2030) und zur Sicherung eines zukunftsweisenden umweltgerechten ÖPNV-Netzes der Beitritt zu einem Verkehrsverbund jedoch gewinnbringend sein: Mit dem Beitritt zum VMT besteht eine Chance zur Stärkung des ÖPNV-Angebotes durch Vernetzung von ländlichem Raum zu Mittel- und Oberzentren. Einheitliche durchgängige Tarife sind kundenfreundlicher und erleichtern den Zugang zum ÖPNV für neue Nutzergruppen. Ein zentrales Element ist die vollständige Integration des SPNV Nordthüringen in den VMT-Tarif.

Der Unstrut-Hainich-Kreis behält dabei seine Autonomie in der Verkehrsplanung und sichert für die Einwohner gemeinsam abgestimmte und einheitliche Tarife im Verbundgebiet.

Für den Zeitpunkt des Beitrittes sind 2 Termine gegeben:

- Dezember 2027: mit den nordthüringischen Landkreisen Nordhausen u. Stadt/Kyffhäuserkreis/Sömmerda
- Dezember 2030 mit den südthüringischen Landkreisen Schmalkalden-Meiningen und Hildburghausen sowie der Stadt Suhl

Für 2027 spricht:

- Beitritt in der bewährten Konstellation in Nordthüringen
- Umstellung des Tarfsystems vom Teilstreckentarif auf Zonentarif müsste bei der Regionalbus und Stadtbuss GmbH durch den avisierten Beitritt des Kyffhäuserkreises bereits im Jahr 2027 vollzogen werden
- durch das Vorhalten des Teilstreckensystems für den UHK müssen RBG und SBG 2 Tarfsysteme vorhalten, welches arbeits-, zeit- und kostenaufwendig wird
- für die RBG und SBG steigen die investiven Ausgaben durch Wegfall von Synergieeffekten, da die in der EFK ermittelten Ausgaben für den Fall eines gemeinsamen Beitrittes der Gesellschafter berechnet wurde
- Möglichkeit, den Beitritt zum VMT, die Einführung des ITF 2030 sowie die Fortschreibung des Nahverkehrsplans im UHK sinnvoll miteinander zu verknüpfen.

Für 2030 spricht:

- die VU haben mehr Zeit, um die notwendigen finanziellen Mittel bereit zu stellen (Eigenanteil);
- die Vergabe der ÖDAs ist im Jahr 2029 abgeschlossen;
- Ankündigung des Ministers für Digitales und Infrastruktur, Herr Steffen Schütz, dass der Freistaat die Förderung über das Jahr 2030 verlängert
- eine erneute Durchführung einer Einführungskonzeption wird seitens des Freistaates nicht gefordert werden

Beschlusslage:

Durch den Beitritt zum VMT gemäß der vorliegenden Beschlusslage sind sowohl Einnahmeverluste als auch Mehrkosten bei den beteiligten Verkehrsunternehmen zu erwarten. Die daraus resultierenden Fehlbeträge sind durch den Landkreis zusätzlich über den ÖDA zu kompensieren, soweit keine Förderung greift.

Im Ergebnis der Überlegungen schlägt die Verwaltung dennoch den Beitritt des UHK mit den derzeit vertraglich gebundenen Verkehrsunternehmen Regionalbus und Stadtbuss GmbH, Omnibusbetrieb Weingart, Salza Tours König GmbH & Co.KG, Reise-Schieck dem VMT vor und definiert Voraussetzungen für den Beitritt unter Ziffer

1.1 bis 1.3.

Die Mehrkosten aus dem Beitritt, sowohl hinsichtlich einmaliger Anschaffungskosten als auch der jährlich wiederkehrenden Kosten, sollen daher zwingend in Abhängigkeit einer landesseitigen Förderung mit einer Förderquote von mindestens 75 % und einer mindestens 5-jährigen Förderdauer stehen; vgl. Voraussetzung 1.1.

Die Durchtarifierungsverluste und im Idealfall auch die Harmonisierungsverluste landesseitig sollen mit einer mindestens 5-jährigen Förderdauer finanziell ausgeglichen werden, wobei Voraussetzung hier die Förderzusage dem Grunde nach ist; vgl. Voraussetzung 1.2.

Unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und sparsamer Haushaltswirtschaft sieht die Verwaltung das Erfordernis, dem VMT nur dann beizutreten, wenn Entwerter nicht mehr vorgehalten werden müssen. Insoweit wurde Ziffer 1.3 als Voraussetzung aufgenommen.

Hinsichtlich der zeitlichen Schiene schlägt die Verwaltung den nächst möglichen Termin Dezember 2027 vor, allerdings in Abhängigkeit der Machbarkeit der Schaffung der technischen Erfordernisse: Im Rahmen der Herstellung der technischen Voraussetzungen für den Beitritt zum VMT ist es notwendig, dass die Verkehrsunternehmen in Nordthüringen die Fahrplandatenbank des VMT übernehmen, welches in seiner Umstellung einige Monate benötigt. Sollte es in dem Zusammenhang zu zeitlichen Engpässen kommen, wird nach aktuellem Stand der Termin Ende 2027 nicht zu halten sein, sondern der Dezember 2030 mit der Untersuchungsregion Südthüringen. Dieses zwingende Erfordernis wurde im Beschlusstext berücksichtigt.

Die Übertragung auf den Kreisausschuss soll der Transparenz und Effektivität dienen.

A h k e
Landrat

Anlagen:

. - Kurzbericht für Kreistag 08.12.2025

- Vorlage wurde ohne / mit Änderung zum Beschluss erhoben
- Vorlage wurde abgelehnt
- Vorlage wurde zurückgezogen

Abstimmungsergebnis:

Ja:

Nein:

Enthaltungen: