

Sachstandsbericht der Verwaltung zum Thema Beitritt des Unstrut-Hainich-Kreises zum Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT)



Zeitlicher Verlauf seit dem KT-Beschluss zur Teilnahme

- Kreistagsbeschluss vom **02.12.2020**, Aufforderung des KT an den Landrat, Gespräche mit dem VMT hinsichtlich einer Mitgliedschaft im VMT zu führen
- Kreistagsbeschluss am **21.06.2021** zur Teilnahme an einer Verkehrserhebung, gutachterlicher Begleitung und Einführungskonzeption Nordthüringen in den Jahren 2021 bis 2023 – Kostenübernahmeerklärung
- Einführungskonzeption Nordthüringen erstreckt sich auf die Landkreise Nordhausen (+Stadt NDH), Kyffhäuser, Sömmerda und Unstrut-Hainich-Kreis (LK Eichsfeld keine Teilnahme)
- Entscheidung über die Mitgliedschaft seitens der Landkreise erst nach Abschluss der Erhebung und Einführungskonzeption möglich
- Von 2021 bis 2023 Befragung in den Bussen der jeweiligen Verkehrsunternehmen (mit Unterbrechung des Zeitraumes wegen 9 € Ticket), anschließend Auswertung der Daten

Zeitlicher Verlauf und Forderungen des VMT

- April 2025 finaler Endbericht, Diskussion zum Endbericht im August 2025
- Ergebnis der Diskussionsrunde im August:
 - > Gremiumsentscheidung pro/kontra Beitritt zum VMT soll möglichst bis 19.12.2025 erfolgen.
 - > VMT setzt den UHK damit unter Druck, eine Entscheidung über den Beitritt herbeizuführen
 - > bisher kein Entscheidungsvorschlag an KT, da wesentliche Positionen wie entstehende Kosten noch nicht abschließend geklärt sind
 - > Verwaltung gibt Sachstandsbericht zum Thema Beitritt des UHK zum VMT 08.12.2025
 - > Information zum aktuellen Stand zum Thema Beitritt des UHK zum VMT mit anschließender Diskussion in Sitzung des Ausschusses Wirtschaft und Verkehr sowie Haushalt und Finanzen am 10.12.2025

Abwägungskriterien für die Beitrittsentscheidung

1. Politischer Wille des Freistaates Thüringen
2. Kosten/Förderung des Beitritts
3. StPNV-Finanzierungsrichtlinie ab 2026
4. Vorgaben VMT
5. Tarifhoheit
6. Zusätzliche Stellen



1. Politischer Wille des Freistaates Thüringen

Der Fahrgast benötigt für die Nutzung des thüringenweiten ÖPNV nur ein Ticket.

-> Derzeit möglich durch das Deutschlandticket

Daraus ergibt sich die Frage:

-> Wo ist dann hier für den UHK der Mehrwert, unter Beachtung nachfolgender Informationen

2.1 Kosten für Verkehrsunternehmen (VU) im UHK

Regionalbus-Gesellschaft

Anschaffung Vertriebstechnik	73.558,00 €
Anschaffung Entwerter	80.534,00 €
AFZS incl. Testierung der Messgenauigkeit	124.200,00 €
	<u>278.292,00 €</u>

Stadtbus-Gesellschaft

Anschaffung Vertriebstechnik	21.250,00 €
Anschaffung Entwerter	23.266,00 €
AFZS incl. Testierung der Messgenauigkeit	36.225,00 €
	<u>80.741,00 €</u>

Salza-Tours König OHG

Anschaffung Vertriebstechnik	81.000,00 €
Anschaffung Entwerter	22.120,00 €
AFZS incl. Testierung der Messgenauigkeit	39.675,00 €
	<u>142.795,00 €</u>

Omnibusbetrieb und Reiseservice Weingart

Anschaffung Vertriebstechnik	80.500,00 €
Anschaffung Entwerter	22.500,00 €
AFZS incl. Testierung der Messgenauigkeit	33.000,00 €
	<u>136.000,00 €</u>

Gesamtsumme der VU: 637.828,00 €



Zu 2.1

Budget/Verbundentgelte müssen von den VU an den VMT gezahlt werden.

Eine Aussage über die Höhe dieser Kosten und die dafür notwendigen Vertragswerke können erst nach Beitrittsbekundung und der nach Beitritt anstehenden Verkehrserhebung gegeben werden (z.B. VMT-Kooperations- und Einnahmeaufteilungsvertrag).

Wartungskosten u.a. für Hard- und Software

2026	2027	2028	2029
105.114,00 €	106.410,00 €	107.958,00 €	109.446,00 €

2.2 Kosten für den Aufgabenträger (AT)

- Bisher aufgelaufene Kosten für Dienstleistungsentgelte, Verkehrserhebung, Feldarbeit und Gutachterkosten vom AT an den VMT gezahlt: **54.720,93 €**
- Harmonisierungsverluste (HV) und Durchtarifierungsverluste (DTV) sind durch den AT zu tragen: 36.497,00 € HV und 8.726,00 € DTV pro Jahr
- Jegliche Verluste im Zusammenhang mit der Änderung der Tarifstruktur bei den VU sowie nicht geförderte Kosten der VU sind durch den AT auszugleichen
- Zu beachten ist zudem:
 - der UHK hatte zwischenzeitlich zum 01.01.2025 eine Fahrpreiserhöhung
 - die Schülerverkehre sind in der Erhebung nicht betrachtet worden
 - durch das Deutschlandticket gab es grundsätzlich eine Fahrscheinverschiebung

Die genauen Kosten sind derzeit nicht bezifferbar!

2.3 Förderung des Beitritts

- Derzeit gibt es mündliche Aussagen, dass der Beitritt mit bis zu 75 % durch das Land gefördert werden könnte, z.B. Förderung von verbundbedingten Investitionen
- Anmeldung von Fördermitteln für Investitionen bei den Verkehrsunternehmen haben diese vorsorglich im September 2025 vorgenommen

3. StPNV-Finanzierungsrichtlinie ab 2026

Auf Grundlage dieser RL werden den AT des StPNV anteilige Finanzhilfen für die eigenverantwortliche Bestellung der Verkehrsangebote bereitgestellt.

Diese wurde für den Zeitraum ab 2026 geändert und gilt für 3 Jahre.

Danach ist nunmehr beabsichtigt, die Förderung der Regionalbuslinien an die Umsetzung eines thüringenweiten Integralen Taktfahrplanes (ITF 2030) zu knüpfen. Das TMDI erarbeitet derzeit dazu ein Förderkonzept.

-> Förderung künftig nur bei Umsetzung ITF 2030, wäre im VMT gegeben, jedoch noch nicht in unserem Liniennetz

Frage:

-> Wie gestaltet sich künftig die Förderung, wenn wir nicht dem VMT beitreten?

4. Vorgaben des VMT

Der VMT hat Vorgaben zur Sicherstellung des ÖPNV u.a. hinsichtlich Taktung und Zeiten:

Gerade im ländlichen Raum sind diese schwer umsetzbar z.B. von 5 Uhr bis 22 Uhr im Stundentakt eine Erreichbarkeit aller Orte innerhalb des gesamten Landkreises sicherzustellen.

Fragen für uns:

- > Können wir die Anforderungen überhaupt erfüllen?
- > Wie schnell müsste das umgesetzt werden?

5. Tarifhoheit

Die Tarifhoheit liegt bei den VU. Derzeit werden Tarifänderungen gemeinsam mit dem AT und den VU entschieden.

- ✓ wenig zeitaufwendiges Verfahren

Bei einer Tarifierfassung im VMT müssen sich die VMT-Partner (AT und VU) in den VMT-Fachausschüssen sowie den Gremien AT-Beirat und Unternehmensbeirat abstimmen.

Anschließend bestätigen die VMT-Partner die Tarifänderungen per Beschluss des Verbundbeirats Mittelthüringen.

- Tarifänderungen (inkl. Veränderung Tarifpreise) bedürfen der Zustimmung aller AT (d. h. Landkreise, kreisfreie Städte und Freistaat Thüringen) und von mindestens 2/3 der Verkehrsunternehmen und 2/3 der Stimmen der Verkehrsunternehmen

- ✓ sehr zeitaufwendiges Verfahren

6. Zusätzliche Stellen

Bei Beitritt zum VMT sind mindestens 2 zusätzliche Stellen notwendig

-> ca. 130.000 € jährlich zusätzlich

1 Stelle buchhalterisch

1 Stelle eher IT-technisch

-> Schnittstelle zwischen VMT, AT UHK, VU

-> Wo werden die Stellen angesiedelt, AT oder UHK VU (bei welchem UHK VU)?

-> Datenschutz? Darf ein Landkreis-MA die VU-Daten sammeln und an den VMT melden?

-> Würde bedeutet, dass die UHK VU eigenes Personal dafür einsetzen. Das wären 3 Stellen im VU und eine beim AT. Diese 3 Stellen können dem AT in Rechnung gestellt werden.

Aktuelle Situation in Nordthüringen

➤ LK NDH

Kreistagsbeschluss zum Beitritt gefasst

➤ Stadt NDH

Ausschussempfehlung zum Beitritt an den Stadtrat gegeben

➤ LK SÖM

Ausschussempfehlung zum Beitritt an den Kreistag gegeben

➤ LK EIC

(keine Teilnahme an der Einführungskonzeption)

➤ Kyffhäuserkreis

Ausschussempfehlung zum Beitritt an den Kreistag gegeben

➤ Unstrut-Hainich-Kreis

Entscheidungen/Empfehlungen stehen noch aus

Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit.

