
„Landesticket Thüringen“ Annäherung zur Quantifizierung eines möglichen Verlustausgleiches von Mindereinnahmen

Studie des Thüringer Institut für Nachhaltigkeit und Klimaschutz
im Auftrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
LANDTAGSFRAKTION THÜRINGEN,
DIRK ADAMS MdL & ROBERTO KOBELT MdL

Projektleitung

Dr. Mathias Wilde

Unter Mitarbeit von

Dipl.-Geogr. Heiko Griebisch

Dr. Matthias Mann



ThINK – Thüringer Institut für Nachhaltigkeit und Klimaschutz
Leutragraben 1
07743 Jena

Im Auftrag der

Landtagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Thüringen

Jürgen-Fuchs-Straße 1

99096 Erfurt

November 2018

Inhalt

1. Einführung	5
1.1 Aufgabe	5
1.2 Arbeitsschritte.....	5
1.3 Voraussetzungen und Einschränkungen	6
2. Verfahren	7
2.1 Grundsätzliche Überlegungen	7
2.2 Berechnung für „Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT)“	7
2.3 Gewichtung und Berechnung für „übriges Thüringen“	10
3. Ergebnisse	11

Anhang 1: VMT-Tarifübersicht

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zuordnung der Gewichtungsm Merkmale	11
Tabelle 2: Beispiel der Zuordnung der Gewichtungsindikatoren	11
Tabelle 3: Kalkulatorische Mindereinnahmen bei einem Landesticket zum Preis von 70 Euro	12
Tabelle 4: Kalkulatorische Mindereinnahmen bei einem Landesticket zum Preis von 90 Euro	12
Tabelle 5: Kalkulatorische Mindereinnahmen bei einem Landesticket zum Preis von 120 Euro	12
Tabelle 6: Kalkulatorische Mindereinnahmen bei einem Landesticket zum Preis von 60 Euro	13
Tabelle 7: Abgeschätzte Anzahl von Zeitfahrkarten in der Kategorie „Mehrwertsensibilität“ und deren kalkulatorische Differenz zum Landesticketpreis bei einem Landesticket zum Preis von 60 Euro	13
Tabelle 8: Wirkungen eines möglichen Landesticket auf bestehende Tarifstrukturen im VMT bei unterschiedlicher preislicher Ausgestaltung	14

1. Einführung

1.1 Aufgabe

Die Landtagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Thüringen diskutiert aktuell die Möglichkeit der Einführung eines Landestickets/Bürgertickets, welches den ÖPNV für die Menschen in ganz Thüringen attraktiver und preisgünstiger gestaltet. Die Überlegung sieht vor, dass alle Erwachsenen mit einer günstigen „Flatrate“ thüringenweit den ÖPNV nutzen können.

Eines der wesentlichen Kriterien für eine Einschätzung des Ansatzes und damit für den Verlauf der anstehenden Diskussion besteht in der Höhe des Defizits bei den Verkehrsunternehmen, welches sich aus Fahrgeldmindereinnahmen ergeben könnte. Insofern besteht die Aufgabenstellung der Untersuchung in einer ersten Annäherung zur Quantifizierung eines möglichen Verlustausgleiches, der sich aus der Einführung eines Landesticket Thüringen ergibt.

Im Folgenden wird der Begriff *Landesticket* verwendet, er bezeichnet hier ein vergünstigtes und durch den Freistaat unterstütztes Zeitkartenabonnement zur Nutzung des gesamten ÖPNV in Thüringen. Der Begriff *Bürgerticket* steht vielfach für die Finanzierung des ÖPNV mittels eines Solidarmodells, vergleichbar den Rundfunkgebühren. Der Begriff Bürgerticket kann deswegen zu einer Fehlinterpretation führen.

1.2 Arbeitsschritte

Folgende Arbeitsschritte waren vorgesehen und wurden im Rahmen der Bearbeitung der Aufgabenstellung bearbeitet:

1. Erarbeitung eines Verfahrens zur Modellrechnung nach einem Preis-Preis-Ausgleich
2. Aufarbeitung der VMT-Datensätze
3. Quantifizierung anhand der Modellrechnung auf Grundlage von Kennzahlen des VMT
4. Plausibilitätsprüfung und Bewertung der Ergebnisse
5. Einordnung eines Verlustausgleiches von Fahrgeldmindereinnahmen im Freistaat Thüringen

1.3 Voraussetzungen und Einschränkungen

Die Quantifizierung der Höhe eines möglichen Verlustausgleiches ist grundsätzlich abhängig von der Modellvariante (oder -varianten) des angedachten Landestickets, deren Ausgestaltung und Umsetzung sowie die Herleitung konsistenter Szenarien. Diese Vorüberlegung liegt bisher nicht vor.

Zwei Berechnungsmodelle wären prinzipiell denkbar – ein *Preis-Preis-Ausgleich* oder ein *Kosten-Ertrags-Ausgleich*:

- Beim Preis-Preis-Ausgleich würde sich der Ausgleichsbetrag nach der Differenz zwischen den Erträgen aus dem Landesticket und hypothetischen Erträgen aufgrund von Marktpreisen richten.
- Beim Kosten-Ertrags-Ausgleich ergibt sich die Höhe des Ausgleichsbeitrags aus der Differenz zwischen dem Ertrag, der durch die Beförderung von Personen mit einem Landesticket erzielt worden ist, und dem Produkt aus den in diesem Verkehr geleisteten Personenkilometern und den Kosten der Beförderung.

Eine tragfähige Berechnung der Höhe eines möglichen Verlustausgleiches sowohl nach dem Preis-Preis-Modell als auch den Kosten-Ertrags-Modell kann nur mittels plausiblen Kennzahlen sowie in Zusammenarbeit mindestens mit den Aufgabenträgern und Erstellern der Verkehrsdienstleistung erfolgen. Um zumindest auf Kennzahlen zurückgreifen zu können, wurde die Studie in Kooperation mit dem Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) durchgeführt. Der VMT hat freundlicherweise seine Verkaufszahlen zu den verschiedenen Zeitkartensegmenten bereitgestellt.

Die Wirkungen und Folgen eines Landestickets sind weitaus komplexer und bedürfen einer weitergehenden Betrachtung, die dem Umfang der vorliegenden Begutachtung übersteigt. Dazu gehören zum Beispiel:

- Die Definition der Voraussetzungen für die Einführung eines Landestickets, wie etwa rechtliche und steuerrechtliche Gegebenheiten,
- die Ausgestaltung des Verlustausgleiches durch Mindereinnahmen,
- mögliche Vertriebswege und Vertriebskosten, Verfahren zum Verlustausgleich zwischen den Verkehrsunternehmen,
- mögliche Verlagerungseffekte vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr – und damit eine Kosten-Nutzen Bewertung,
- die Angebotsgestaltung des ÖPNV, auch jenseits der Gebiete hoher Nachfrage.

Bei dem Vorgehen, wie es hier durchgeführt wurde, handelt es sich entsprechend der Aufgabe ausschließlich um eine erste Annäherung, die allein eine Größenordnung von Mindereinnahmen widerspiegelt.

2. Verfahren

2.1 Grundsätzliche Überlegungen

Der Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT), als einziger integrierter Verkehrsverbund mit Flächenwirkung in Thüringen, kann als Modellbeispiel angesehen werden. Deswegen wurde ein Verfahren gewählt, welches sich auf Kennzahlen des VMT stützt und auf dieser Grundlage eine Abschätzung für den Freistaat vornimmt. Dafür wurde mit dem VMT eine Kooperation eingegangen. Er hat die Vertriebskennzahlen des entsprechenden Zeitkartensegmentes zur Verfügung gestellt sowie abschließend das Modell und die Ergebnisse auf Plausibilität geprüft.

Die Grundannahme besteht darin, dass sich bei einer hypothetischen Ausweitung zu einem landesweiten Verbund, das Nachfrageverhalten auf dem VMT-Gebiet in den Teilräumen des Freistaates spiegelt und die Kennzahlen zu den Zeitkarten übertragen werden können. Die Umlegung auf den Freistaat erfolgt nach Gemeinden, und zwar auf Grundlage der Einwohnerzahl und des Gemeindetyps.

Die verfügbaren Kennwerte und Indikatoren lassen gegenwärtig allein eine Abschätzung nach dem *Preis-Preis-Ausgleich* auf Basis der aktuellen Marktpreise der VMT-Zeitkarten zu. Das Ziel bestand in einer Modellrechnung, die so weit wie möglich auf einem solchen vereinfachten Verfahren beruht. Der Stand der Überlegungen zu einem Landesticket lässt momentan noch keine differenzierten Betrachtungen zu. Zusätzliche Annahmen würden keineswegs dazu führen, dass die Ergebnisse genauer ausfallen, sondern lediglich Komplexität suggerieren. Derzeit kann eine Berechnung über eine Annäherung zur Quantifizierung möglicher Mindereinnahmen nicht hinausgehen.

Die Modellrechnung gliedert sich dabei in zwei Teile: Zunächst wurde eine Kalkulation für das Bediengebiet des VMT vorgenommen; hier lassen die Verkaufszahlen eine Abschätzung auf gegebenen Kennzahlen zu. Die Kennzahlen des VMT erlauben auch eine an Realnutzung orientierte Abschätzung für das „übrige“ Thüringen, wobei mehrere Annahmen getroffen werden müssen. Die Übertragung und Abschätzung für das Gebiet außerhalb des VMT ist der zweite Schritt der Modellrechnung.

2.2 Berechnung für „Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT)“

Der Abschätzung möglicher Mindereinnahmen liegen die Verkaufszahlen des Jahres 2017 und die aktuellen VMT-Tarife zu Grunde (zur besseren Lesbarkeit und Verständlichkeit ist die aktuelle Tariftabelle des VMT als Anlage 1 diesem

Gutachten nochmals angefügt), wobei folgende Zeitfahrkarten-Produkte in die Berechnung eingegangen sind:

- Abo Plus,
- Abo Solo,
- JobTicket und
- Monatskarte.

Die Produkte Abo Schüler/Azubi, Abo Mobil65 und Abo Mobil65 Partnerkarte sind nicht Bestandteil. Hier bestehen bereits gesonderte Konditionen oder werden derzeit mit dem Azubi-Ticket Thüringen eingeführt. Die Verkaufszahlen unterliegen einer Vertraulichkeitsvereinbarung und sind in diesem Bericht nicht enthalten.

Die Modellrechnung geht bei einer Einführung eines Landestickets von Mindereinnahmen bei jenen Zeitfahrkarten aus, deren Preis den Preis des Landestickets überschreitet (*Preis-Preis-Vergleich*). Diese Mindereinnahmen wurden durch die Modellrechnung über alle Produkte und Verkaufszahlen im VMT-Gebiet errechnet, und zwar zu den angenommenen Preisen eines Landestickets von 70 Euro, 90 Euro und 120 Euro. Die Plausibilität des Verfahrens wurde in Kooperation mit dem VMT erörtert und die Berechnungsergebnisse validiert.

Dem Wunsch des Auftraggebers folgend, wurde die Kalkulation der Mindereinnahmen ebenfalls für ein Landesticket zum Preis von 60 Euro durchgeführt. Dieser Preis kommt einem Jahresticket zu 2 Euro je Kalendertag sehr nahe. Bei einem Landesticket zum Preis von 60 Euro im Monat sind allerdings Nachfrageeffekte zu erwarten, die die entsprechenden Effekte bei den oben gewählten Landesticket-Preisen deutlich überschreiten dürften und kaum abzuschätzen sind (Kunden wechseln auch von Wochenkarten zum Landesticket usw.). Der gegenwärtige Berechnungsansatz berücksichtigt diese Effekte nicht. An dieser Stelle kommt das gewählte Kalkulationsmodell an seine Grenzen, so dass die Daten in den Tabellen (Tabelle 6 und 7) allein als kalkulatorische Werte einzustufen sind.

Neben den Mindereinnahmen von Zeitfahrkarten, deren Preise den des Landestickets überschreiten, kann von einem weiteren Kundensegment ausgegangen werden. Kunden, die zwar über eine preiswertere Zeitkarte verfügen, deren Kosten allerdings an der Preisgrenze zum Landesticket liegt, könnten sich für das Landesticket entscheiden („Mehrwertsensibilität“ siehe Abbildung 1). Der zusätzliche Betrag beim Erwerb des Landestickets würde den Mehrwert für den ÖPNV-Kunden sozusagen rechtfertigen. In diesem Fall würde das Landesticket einerseits zu Mehreinnahmen aber andererseits zu induzierten Fahrten dieses Kundensegmentes führen. Bleibt der Wert dieser Fahrten unter dem zusätzlich eingenommen Betrag, ergäbe sich ein kalkulatorischer Gewinn, übersteigt er diese, so ist der Gegenwert als Mindereinnahme zu werten. Für diesen positiven oder negativen Effekt müsste eigens

ein tragfähiges Modell entwickelt werden. Im Sinne des vereinfachten Vorgehens wurde dieser Effekt in der vorliegenden Berechnung nicht berücksichtigt. Für das Landesticket zu 60 Euro wurde allerdings der Versuch unternommen, die Zahl der betroffenen Zeitkarten und die Gesamtsumme der Einnahmen aus dem Bereich der „Mehrwertsensibilität“ zu quantifizieren.

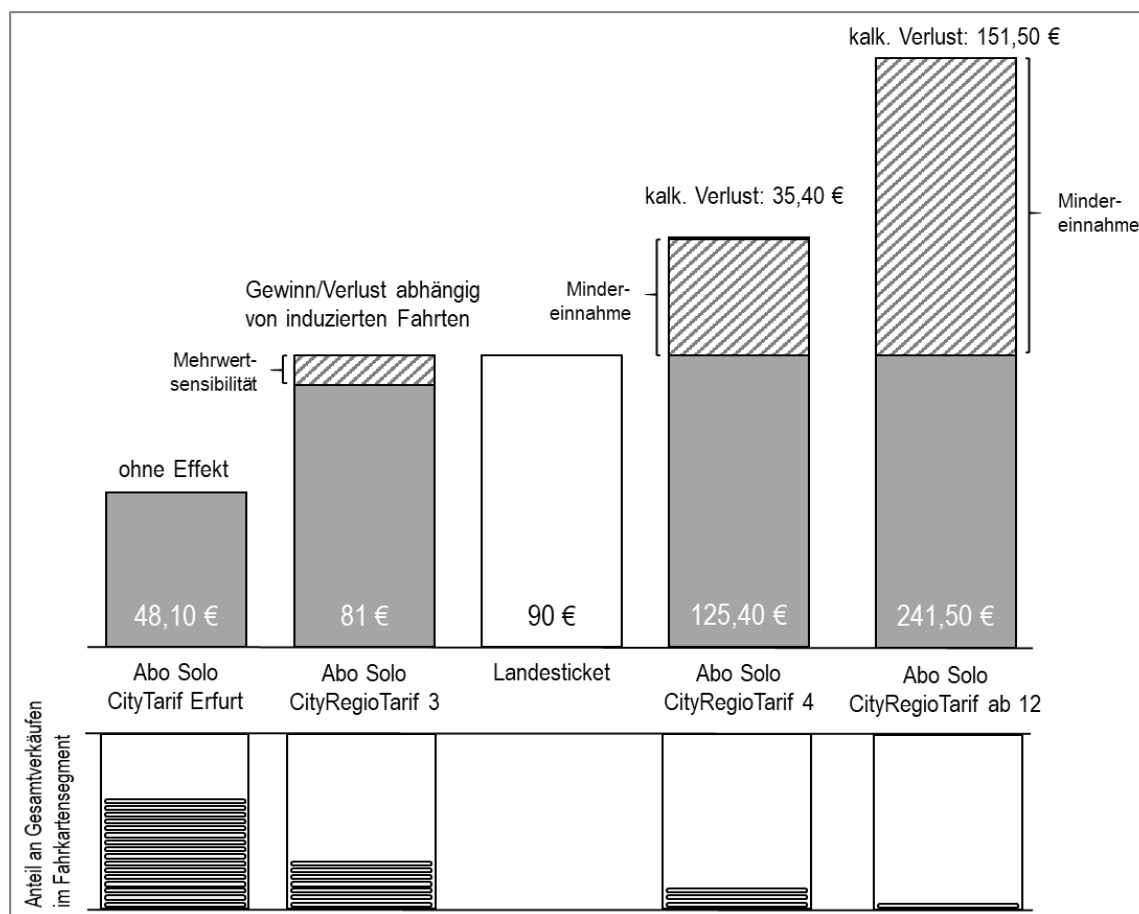


Abbildung 1: Kalkulatorische Mindereinnahmen und beispielhafter Vergleich der Tarife zum potenziellen (hier: 90-Euro-) Landesticket (schematische, nicht maßstabsgerechte Darstellung)¹

¹ Der im VMT bereits existierende Tarif Abo Solo CityRegio Tarif ab 12 (Tarifzonen) kommt dem angedachten Landesticket inhaltlich am nächsten. Dieser Tarif ermöglicht Fahrten mit dem ÖPNV im gesamten VMT-Gebiet. Aufgrund seiner preislichen Ausgestaltung wird er allerdings kaum nachgefragt. Die Zahl der Nutzer dürfte im niedrigen zweistelligen Bereich liegen.

2.3 Gewichtung und Berechnung für „übriges Thüringen“

Die Berechnung für die Gebiete außerhalb des VMT basiert auf den Kennzahlen des VMT und überträgt diese mittels einem Gewichtungsfaktors auf die Thüringer Gemeinden. Grundlegende Modellannahmen sind dabei:

- die Tarifstruktur entspricht in Thüringen dem des VMT,
- das Nachfrageverhalten von VMT-Zeitkartennutzenden ist vergleichbar,
- die Nachfragestruktur im Sinne des Verhältnisses von Zeitkartennutzenden in den Tarifsegmenten ist vergleichbar und
- der Anteil möglicher betroffener Zeitkarten ist vergleichbar.

Der VMT ist mit seinem Bediengebiet für Thüringen insofern einzigartig, als dass sich mit Erfurt und Weimar, Jena und Gera hier die Städte befinden, die bei weiten die ausgeprägtesten Verflechtungsbeziehungen in Thüringen aufweisen.

Um diesen Umstand zu berücksichtigen und für die Gebiete in Thüringen außerhalb des VMT-Bediengebietes einen Annäherungswert zu der Anzahl relevanter Zeitkarteninhabern zu bestimmen, wurde eine Gewichtung basierend auf den Kennzahlen der Studie „Mobilität in Städten (SrV)“ vorgenommen². Die Erhebung „Mobilität in Städten (SrV)“ ist eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Menschen in Städten und dem Umland von Städten. Die letzte Erhebung von 2013 umfasste 118 Untersuchungsräume, die sich aus mehr als 300 Städten und Gemeinden in Deutschland zusammensetzt – unter ihnen Erfurt, Jena und Gera.

Die SrV erfasst das Merkmal „Verfügbarkeit von ÖPNV-Zeitkarten“ für jede Person eines befragten Haushaltes, und zwar auch gruppiert nach Zentralität, Einwohnerzahl und Topografie. Für die Übertragung dieser Kennzahl auf die Thüringer Gemeinden wurden die Raumabgrenzung der Stadt- und Gemeindetypen des BBSR³ herangezogen. Mittels eines aus den Kennwerten des VMT errechneten Gewichtungsfaktors wurden schließlich die Modellwerte zum ÖPNV-Zeitkarten Besitz abgeschätzt.

² Technische Universität Dresden (2014): „Mobilität in Städten – SrV 2013“, <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/srv-2013/>

³ BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2015): „Laufende Stadtbeobachtung - Raumabgrenzungen, Stadt- und Gemeindetypen in Deutschland“, https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumb Beobachtung/Raumabgrenzungen/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp_node.html

Tabelle 1: Zuordnung der Gewichtungsm Merkmale

SrV Werte		BBSR	VMT-Faktor
Stadtgruppe	Verfügbarkeit Zeitkarte	Gemeidetyt	Anteil gew. Fälle
Oberzentren bis unter 500.000 EW	29,70%	Großstadt	9,52%
Mittelzentren	19,50%	Mittelstadt	6,25%
Unter-/Grund-/Klein- zentren/ ländl. Gemeinden	13,20%	Größere Kleinstadt, Kleine Kleinstadt, Landgemeinde	4,23%

Tabelle 2: Beispiel der Zuordnung der Gewichtungsindikatoren

Gemeinde	SrV-Stadtgruppe	BBSR-Gemeidetyt	Bevölk. 2016	Anteil gew. Fälle	Modellfälle
Eisenach, Stadt	Mittelzentren	Mittelstadt	42.588	6,25%	2.663
Ruhla, Stadt	Unter-/Grund-/Klein- zentren/ ländl. Gemeinden	Kleine Kleinstadt	5.605	4,23%	237
Saalfelder Höhe	Unter-/Grund-/Klein- zentren/ ländl. Gemeinden	Landgemeinde	2.988	4,23%	126

Unter den abgeschätzten Modellfällen versteht sich die kalkulatorische Anzahl von Stammkunden des ÖPNV, deren Zeitkarte potentiell von einem Landesticket betroffen sein kann. Diese Anzahl multipliziert mit der durchschnittlichen Anzahl von monatlichen Zeitkartenwertstellungen sowie den durchschnittlichen Mindereinnahmen je Zeitkarte – jeweils aus den VMT-Kennzahlen ermittelt – ergibt die Summe der kalkulatorischen Mindereinnahmen für Thüringen.

3. Ergebnisse

Die Werte für den VMT basieren auf den Verkaufszahlen des Jahres 2017. Dabei enthält die Zeile „betroffene Tickets VMT“ die Anzahl jener Zeitkarten, bei denen ein Landesticket zu Mindereinnahmen führen würde. Die Zeile „Mindereinnahmen VMT“ führt die Summe der Mindereinnahmen über alle betroffenen Zeitkarten auf.

Die Werte der Zeilen „betroffene Tickets übriges TH“ und „Mindereinnahmen übriges TH“ ergeben sich aus der Modellberechnung und sind dementsprechend als kalkulatorische Schätzwerte zu verstehen.

Das Modell sieht keine Prognose für mögliche Fahrgastzuwächse vor. Um dennoch eine Spannweite möglicher Mindereinnahmen auch bei Zuwächsen aufzeigen zu können, enthalten die Tabellen eine Aufsummierung der Mindereinnahmen bei Zuwächsen um 10%, 20% und 40%.

Tabelle 3: Kalkulatorische Mindereinnahmen bei einem Landesticket zum Preis von 70 Euro

Landesticket Preis 70 Euro	Fahrgastzuwachs			
	0%	10%	20%	40%
betroffene Tickets VMT	49.600	54.560	59.520	69.440
Mindereinnahmen VMT	-3.076.000 €	-3.383.600 €	-3.691.200 €	-4.306.400 €
betroffene Tickets übriges TH	59.700	65.670	71.640	83.580
Mindereinnahmen übriges TH	-3.704.000 €	-4.074.400 €	-4.444.800 €	-5.185.600 €
Mindereinnahmen Gesamt	-6.780.000 €	-7.458.000 €	-8.136.000 €	-9.492.000 €

Tabelle 4: Kalkulatorische Mindereinnahmen bei einem Landesticket zum Preis von 90 Euro

Landesticket Preis 90 Euro	Fahrgastzuwachs			
	0%	10%	20%	40%
betroffene Tickets VMT	40.300	44.330	48.360	56.420
Mindereinnahmen VMT	-2.152.000 €	-2.367.200 €	-2.582.400 €	-3.012.800 €
betroffene Tickets übriges TH	48.600	53.460	58.320	68.040
Mindereinnahmen übriges TH	-2.591.000 €	-2.850.100 €	-3.109.200 €	-3.627.400 €
Mindereinnahmen Gesamt	-4.743.000 €	-5.217.300 €	-5.691.600 €	-6.640.200 €

Tabelle 5: Kalkulatorische Mindereinnahmen bei einem Landesticket zum Preis von 120 Euro

Landesticket Preis 120 Euro	Fahrgastzuwachs			
	0%	10%	20%	40%
betroffene Tickets VMT	25.600	28.160	30.720	35.840
Mindereinnahmen VMT	-1.100.000 €	-1.210.000 €	-1.320.000 €	-1.540.000 €
betroffene Tickets übriges TH	30.800	33.880	36.960	43.120
Mindereinnahmen übriges TH	-1.325.000 €	-1.457.500 €	-1.590.000 €	-1.855.000 €
Mindereinnahmen Gesamt	-2.425.000 €	-2.667.500 €	-2.910.000 €	-3.395.000 €

Dem Wunsch des Auftraggebers folgend, wurde die Kalkulation der Mindereinnahmen ebenfalls für ein Landesticket zum Preis von 60 Euro durchgeführt. Weiterhin wurde die Anzahl von Zeitfahrkarten im VMT ermittelt, die in die Kategorie „Mehrwertsensibilität“ fallen, und die Summe der kalkulatorischen Differenz zum Landesticketpreis bei einem Landesticket zum Preis von 60 Euro errechnet.

Tabelle 6: Kalkulatorische Mindereinnahmen bei einem Landesticket zum Preis von 60 Euro

Landesticket Preis 60 Euro	Fahrgastzuwachs			
	0%	10%	20%	40%
betroffene Tickets VMT	57.500	63.250	69.000	80.500
Mindereinnahmen VMT	-3.607.200 €	-3.967.920 €	-4.328.640 €	-5.050.080 €
betroffene Tickets übriges TH	69.300	76.230	83.160	97.020
Mindereinnahmen übriges TH	-4.343.300 €	-4.777.630 €	-5.211.960 €	-6.080.620 €
Mindereinnahmen Gesamt	-7.950.500 €	-8.745.550 €	-9.540.600 €	-11.130.700 €

Als Schätzannahme für die „Mehrwertsensibilität“ wurden 10 Euro gewählt – bei einem Ticket, dessen Preisdifferenz weniger als 10 Euro beträgt, fallen dabei in die Kategorie „Mehrwertsensibilität“ (vgl. Abb. 1) die in Tabelle 7 unter „Summe der Differenz“ ermittelten zusätzlichen Einnahmen an. Dass diese zusätzlichen Einnahmen nicht automatisch als Gewinn betrachtet werden dürfen, wurde in Kapitel 2.2 erläutert.

Tabelle 7: Abgeschätzte Anzahl von Zeitfahrkarten in der Kategorie „Mehrwertsensibilität“ und deren kalkulatorische Differenz zum Landesticketpreis bei einem Landesticket zum Preis von 60 Euro

Landesticket Preis 60 Euro	Mehrwertsensibilität 10 Euro
betroffene Tickets VMT	332.000
Summe der Differenz	1.668.000 €

Preisstufe A	CityTarif				CityRegioTarif											RegioTarif							
	Erfurt	Weimar	Jena	Gera	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	ab 12	2	2	3	4	5	ab 6		
Monatskarte	59,20	42,50	59,20	59,20	68,00	99,30	138,60	153,70	180,30	Landesticket 60 Euro		226,40	241,10	264,60	275,30	288,90	296,00	42,50	56,70	79,70	111,10	142,50	173,90
Abo Plus	53,00	38,10	53,00	53,00	61,20	89,40	124,70	138,30	162,30	203,70	217,00	238,10	247,80	260,00	266,40	38,30	51,00	71,70	100,00	128,20	156,50		
Abo Solo/Job-Ticket	48,10	34,50	48,10	48,10	55,50	81,00	113,10	125,40	147,10	184,70	196,70	215,90	224,70	235,70	241,50	34,70	46,30	65,00	90,60	116,30	141,90		
Monatskarte	59,20	42,50	59,20	59,20	68,00	99,30	138,60	153,70	180,30	Landesticket 70 Euro		226,40	241,10	264,60	275,30	288,90	296,00	42,50	56,70	79,70	111,10	142,50	173,90
Abo Plus	53,00	38,10	53,00	53,00	61,20	89,40	124,70	138,30	162,30	203,70	217,00	238,10	247,80	260,00	266,40	38,30	51,00	71,70	100,00	128,20	156,50		
Abo Solo/Job-Ticket	48,10	34,50	48,10	48,10	55,50	81,00	113,10	125,40	147,10	184,70	196,70	215,90	224,70	235,70	241,50	34,70	46,30	65,00	90,60	116,30	141,90		
Monatskarte	59,20	42,50	59,20	59,20	68,00	99,30	138,60	153,70	180,30	Landesticket 90 Euro		226,40	241,10	264,60	275,30	288,90	296,00	42,50	56,70	79,70	111,10	142,50	173,90
Abo Plus	53,00	38,10	53,00	53,00	61,20	89,40	124,70	138,30	162,30	203,70	217,00	238,10	247,80	260,00	266,40	38,30	51,00	71,70	100,00	128,20	156,50		
Abo Solo/Job-Ticket	48,10	34,50	48,10	48,10	55,50	81,00	113,10	125,40	147,10	184,70	196,70	215,90	224,70	235,70	241,50	34,70	46,30	65,00	90,60	116,30	141,90		
Monatskarte	59,20	42,50	59,20	59,20	68,00	99,30	138,60	153,70	180,30	Landesticket 120 Euro		226,40	241,10	264,60	275,30	288,90	296,00	42,50	56,70	79,70	111,10	142,50	173,90
Abo Plus	53,00	38,10	53,00	53,00	61,20	89,40	124,70	138,30	162,30	203,70	217,00	238,10	247,80	260,00	266,40	38,30	51,00	71,70	100,00	128,20	156,50		
Abo Solo/Job-Ticket	48,10	34,50	48,10	48,10	55,50	81,00	113,10	125,40	147,10	184,70	196,70	215,90	224,70	235,70	241,50	34,70	46,30	65,00	90,60	116,30	141,90		
Monatskarte	59,20	42,50	59,20	59,20	68,00	99,30	138,60	153,70	180,30	226,40	241,10	264,60	275,30	288,90	296,00	42,50	56,70	79,70	111,10	142,50	173,90		
Abo Plus	53,00	38,10	53,00	53,00	61,20	89,40	124,70	138,30	162,30	203,70	217,00	238,10	247,80	260,00	266,40	38,30	51,00	71,70	100,00	128,20	156,50		
Abo Solo/Job-Ticket	48,10	34,50	48,10	48,10	55,50	81,00	113,10	125,40	147,10	184,70	196,70	215,90	224,70	235,70	241,50	34,70	46,30	65,00	90,60	116,30	141,90		

Tarifelement wird durch Landesticket "abgelöst" (Mindererlöse für ÖPNV-Unternehmen)

Tarifelement mit Mehrwertensbillität

Tabelle 8: Wirkungen eines möglichen Landesticket auf bestehende Tarifstrukturen im VMT bei unterschiedlicher preislicher Ausgestaltung

VMT-Tarifübersicht

Anhang 1

	CityTarif [®]						CityRegioTarif [®]												
	Erfurt	Weimar	Jena	Gera			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	ab 12	
Preisstufe^A																			
Einzelfahrt	2,00	2,00	2,00	2,00	2,80	4,10	5,80	6,40	8,10	10,30	11,80	13,20	14,50	16,00	18,30				
Einzelfahrt BahnCard	-	-	-	-	2,10	3,10	4,30	4,80	6,10	7,70	8,80	9,90	10,90	12,00	13,70				
Kinder-Einzelfahrt	1,50	1,50	1,50	1,50	2,00	3,00	4,20	4,60	5,80	7,40	8,50	9,50	10,40	11,50	13,20				
Kinder-Einzelfahrt BahnCard	-	-	-	-	1,50	2,20	3,10	3,50	4,40	5,60	6,40	7,10	7,80	8,60	9,90				
4-Fahrtkarte	7,20	6,40	7,20	7,20	10,20	14,90	20,80	23,10	29,10	37,00	42,30	47,60	52,20	57,50	65,80				
Kinder-4-Fahrtkarte	5,30	4,80	5,30	5,30	7,30	10,70	15,00	16,60	21,00	26,70	30,50	34,30	37,60	41,40	47,40				
Tagekarte	5,30	5,30	5,30	5,30	6,20	9,10	12,70	14,10	17,80	19,60	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00				
Gruppentagekarte	10,30	10,30	10,30	10,30	13,90	20,30	28,30	29,00	29,00	29,00	29,00	29,00	29,00	29,00	29,00				
Wochenkarte	18,90	13,40	18,90	18,90	21,80	30,60	42,70	47,40	52,60	66,90	74,10	82,00	86,90	94,20	100,50				
Wochenkarte Schüler/Azubi	14,20	10,10	14,20	14,20	16,40	23,00	32,10	35,60	39,50	50,20	55,60	61,50	65,20	70,70	75,40				
Monatskarte	59,20	42,50	59,20	59,20	68,00	99,30	138,60	153,70	180,30	226,40	241,10	264,60	275,30	288,90	296,00				
Monatskarte Schüler/Azubi	44,40	31,90	44,40	44,40	51,00	74,50	104,00	115,30	135,30	169,80	180,90	198,50	206,50	216,70	222,00				
Abo Plus	53,00	38,10	53,00	53,00	61,20	89,40	124,70	138,30	162,30	203,70	217,00	238,10	247,80	260,00	266,40				
Abo Solo	48,10	34,50	48,10	48,10	55,50	81,00	113,10	125,40	147,10	184,70	196,70	215,90	224,70	235,70	241,50				
Abo Schüler/Azubi	39,60	28,40	39,60	39,60	45,50	66,40	92,70	102,80	120,60	151,40	161,30	177,00	184,10	193,20	198,00				
Abo Mobilis	verbundweit gültig, persönlich, nicht übertragbar, ganztägige Minutemöglichkeit von zwei Kindern bis einschließlich 14 Jahre und maximal einem Hund																		
Abo Mobilis Partnerkarte	gleiche Bedingungen wie Abo Mobilis, Erwerb nur mit Abo Mobilis möglich, Bezahlung erfolgt nur über Abo Mobilis																		

	RegioTarif ^c					
	1	2	3	4	5	ab 6
Preisstufe^A						
Einzelfahrt	1,60	2,10	3,50	4,80	6,20	7,60
Einzelfahrt BahnCard	-	1,60	2,60	3,60	4,60	5,70
Kinder-Einzelfahrt	1,10	1,50	2,50	3,50	4,50	5,40
Kinder-Einzelfahrt BahnCard	-	1,10	1,90	2,60	3,30	4,10
4-Fahrtkarte	5,50	7,40	12,20	17,00	21,80	26,60
Kinder-4-Fahrtkarte	4,00	5,30	8,80	12,20	15,70	19,20
Tagekarte	3,30	4,40	7,30	10,10	13,00	15,90
Gruppentagekarte	7,70	10,30	17,00	23,70	29,00	29,00
Wochenkarte	13,40	17,90	24,30	31,40	41,50	50,70
Wochenkarte Schüler/Azubi	10,10	13,50	18,30	24,30	31,30	38,10
Monatskarte	42,50	56,70	79,70	111,10	142,50	173,90
Monatskarte Schüler/Azubi	31,90	42,60	59,80	83,40	106,90	130,50
Abo Plus	38,30	51,00	71,70	100,00	128,20	156,50
Abo Solo	34,70	46,30	65,00	90,60	116,30	141,90
Abo Schüler/Azubi	28,40	38,00	53,30	74,40	95,30	116,40
Abo Mobilis	siehe oben					
Abo Mobilis Partnerkarte	siehe oben					

Alle Preise sind in Euro angegeben. Gültig ab 01.04.2018. Es gelten die von den Genehmigungsbehörden genehmigten Tarife, Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen. Änderungen vorbehalten. Einzelangaben ohne Gewähr.

Erläuterungen

- A** Ermittlung der Preisstufe: Entlang des Linienverlaufs im Tarifzonenplan die Anzahl der zu befahrenden Tarifzonen aus zählen.
- B** Der CityTarif gilt in der jeweiligen Cityzone Erfurt, Weimar, Jena oder Gera.
- C** Der RegioTarif gilt in den grün gekennzeichneten RegioZonen. Ab Preisstufe 6 im RegioTarif können alle RegioZonen befahren werden.
- D** Der CityRegioTarif verbindet City- und RegioZonen. Er gilt wenn der Linienverlauf sowohl CityZonen als auch RegioZonen berührt. Ab Preisstufe 12 kann das gesamte Verbundgebiet befahren werden.

VMT-Hopper-Ticket

- für Fahrtstrecken bis maximal Preisstufe 7**
 - Einfache Fahrt 5,60
 - Hin- und Rückfahrt 9,20
- Hunde-/Fahrradkarte**
- verbundweit gültig
 - Hunde-/Fahrradkarte 1,60
 - Ab Entwertung 360 Minuten gültig. In den Nahverkehrsregionen der Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH, DB Regio AG, Erfurter Bahn GmbH und Süd Thüringen Bahn GmbH ist die Fahrradmitnahme kostenfrei im Rahmen freier Kapazitäten möglich.

Abo Baustein Verbund

- Gilt nur in Verbindung mit einem Abo Schüler/Azubi, verbundweit gültig
- Abo Baustein Verbund 9,50
- Berechtigt zusätzlich montags bis freitags ab 12 Uhr bis 3 Uhr des Folgetages sowie samstags, sonntags und an gesetzlichen Feiertagen ganztägig bis 3 Uhr des Folgetages das gesamte Verbundgebiet zu befahren.