

Daniel Herfurth

Fahrpreise im SPNV

Preisunterschiede zwischen den SPNV- Aufgabenträgergebieten von 2018 bis 2024

Empfohlene Zitierweise:

Herfurth, Daniel (2024): Fahrpreise im SPNV. Preisunterschiede zwischen den SPNV-
Aufgabenträgergebieten von 2018 bis 2024. Konstanz: KOPS Universität Konstanz.

Working Paper

Fahrpreise im SPNV: Preisunterschiede zwischen den SPNV-Aufgabenträgergebieten von 2018 bis 2024

Daniel Herfurth, Universität Konstanz

Der Preis einer Fahrkarte spielt für viele Menschen eine Rolle bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Verantwortlich für das Zugangebot im Nahverkehr sind die Aufgabenträger des SPNV. Über Landes- und Verbundtarife haben sie die Möglichkeit, den Tarif in »ihren« Zügen nach eigenen Vorstellungen zu gestalten. In der Folge hat sich das SPNV-Tarifgefüge im deutschlandweiten Vergleich breit aufgefächert. Dieser Artikel gibt einen Überblick über die Preisunterschiede im SPNV zwischen 2018 und 2024, gliedert nach SPNV-Aufgabenträgergebieten.

Schlagwörter:

Schienenpersonennahverkehr, Tarif, Preisentwicklung

Fragestellung

Fahrpreise im öffentlichen Verkehr sind – abseits des Deutschlandtickets – extrem schwer zu vergleichen. Es gibt eine Fülle an Tarifen mit jeweils eigenen Tarifbedingungen. Um Vergleichbarkeit herzustellen, muss deshalb das zu vergleichende Tarifprodukt sehr genau definiert werden. Die Transferplattform SPNV-Monitor hat dazu eine Methodik entwickelt, die im Folgenden vorgestellt wird und sodann auf die SPNV-Fahrkartenpreise angewendet wird.

Methodik

Die Methodik setzt sich zusammen aus einem Set an Definitionen. Sie betreffen das Vergleichsobjekt, den Tarif, den Fahrtwunsch und die Eigenschaften der Fahrkarte. Die Methodik folgt dabei der Leitfrage: »Was kostet eine Fahrkarte über eine durchschnittliche Pendeldistanz für einen Erwachsenen in allen Regionen Deutschlands?«. In die Definitionen führen die folgenden Abschnitte im Einzelnen ein.

Auswahl der Vergleichsobjekte

Bezugspunkt der Untersuchung sind die Gebiete der Aufgabenträger (AT) des SPNV. Denn sie sind die politisch Legitimierten, die auf die Bildung von Tarifkooperationen hinwirken sollen (vgl. Knieps 2004) und über einen hinreichend großen räumlichen Wirkungskreis verfügen, eine attraktive Tarifgestaltung im ÖV zu organisieren.¹⁾ Die Gebiete der SPNV-AT sind deshalb die geeigneten Untersuchungseinheiten für einen deutschlandweiten Vergleich von SPNV-Tarifen.

SPNV-AT sind nicht grundsätzlich gleichzusetzen mit Verkehrsverbänden. In manchen Fällen tritt ein SPNV-AT auch als Verbund auf, in anderen Fällen nicht. Abbildung 1 zeigt das Verhältnis von SPNV-AT und Tariforganisationen im Detail. Dabei wird deutlich: Nicht überall gibt es Verkehrsverbände. Ein flächendeckender, deutschlandweiter Tarifvergleich auf Basis von Verkehrsverbänden ist daher gar nicht möglich. SPNV-AT gibt es hingegen qua Gesetz flächendeckend; ebenso wie einen anwendbaren SPNV-Tarif. Zwar wird so der Tarif des

Die Liste der zugrunde gelegten Teststrecken veröffentlicht die Transferplattform SPNV-Monitor nicht, da sie einem Beobachtungseffekt (»Hawthorne-Effekt«) für zukünftige Erhebungen entgegenwirken will: Vereinfacht ausgedrückt soll vermieden werden, dass die Tariforganisationen im Wissen um die Teststrecken genau dort bei Preismaßnahmen in Zukunft anders vorgehen, als sie es ohne die Beobachtung durch die Transferplattform SPNV-Monitor tun würden.

Die Auswahl der Teststrecken erfolgte in jedem Fall so, dass sie geografisch so »ungünstig« liegen, dass immer erzwungen wird, dass der AT-weite Tarif zur Anwendung kommen muss. Das sei an den Beispielen Bayern und Brandenburg näher erläutert: Ganz Bayern ist ein SPNV-AT-Gebiet, es gibt aber mehrere Verkehrsverbünde und verbundfreie Gebiete (vgl. Abb. 1). Folge: Die Testverbindung muss so liegen, dass keiner der (kleinräumigen) Verbundtarife greifen kann. Ganz Brandenburg ist ebenfalls ein SPNV-AT-Gebiet. Im gesamten Bundesland gilt mit dem VBB jedoch ein einziger Verbundtarif (vgl. Abb. 1). Folge: In Brandenburg kann die Testverbindung beliebig liegen, solange sie das 17km-Kriterium erfüllt.

Bei nicht kilometerbasierten Tarifen (d.h. bei Tarifen mit Preisbestimmung via Zonen, Waben etc.) besteht ein Spielraum bei der Projektion der örtlichen geografischen Situation auf den schematischen Waben- oder Zonenplan: Verbindungen, die zwar geografisch eine Fahrstrecke gleicher Länge aufweisen, können dennoch mit verschiedenen Zonen- bzw. Wabenzahlen bepreist werden – abhängig vom konkreten Waben- bzw. Zonenzuschnitt. Sollten mehrere Teststrecken (Mindestvoraussetzung: 17 km + AT-weiter Tarif, s.o.) in einer SPNV-Region mit unterschiedlicher Bepreisung zur Auswahl stehen, wurden weitere Kriterien herangezogen, nämlich ein Vorzug für Direktfahrten ggü. Umsteigeverbindungen und eine Gesamtreisezeit von möglichst nicht mehr als 30 Minuten. So soll vermieden werden, dass einzelne in der jeweiligen Tarifsystematik »untypisch günstige« oder »untypisch teure« Verbindungen das Analyseergebnis verzerren.

Auswahl der Fahrkarteneigenschaften

Es werden die Preise der Einzelfahrkarten, Monatskarten und Jahreskarten abgefragt. Hierbei gilt, dass sämtliche Tarife in der Variante »Jedermann, Erwachsener« gewählt werden. Das heißt, es kommt keine Rabattkarte (BahnCard o.ä.) und kein besonderer Status (Schüler, Student, Rentner, etc.) zum Tragen.

Für Monatskarten wird die Variante ohne Abo gewählt; für Jahreskarten die Variante Einmalzahlung (sofern angeboten). Sollte es keine Jahreskarte geben, so wird der Preis der Monatskarte verzweifacht. Sollte es eine Monatskarte im Abo geben (aber keine Jahreskarte), so wird stattdessen für die Bestimmung der Jahreskarte der Preis der Monatskarte Abo verzweifacht.

Zudem gilt, dass für die gewählte Relation die Fahrkarte zeitlich uneingeschränkt gelten muss (keine »9-Uhr-Abos«, »Samstagsfahrkarten« etc.). Zusätzliche Extras (Personenmitnahme, Fahrradmitnahme, netzweite Gültigkeit am Wochenende etc.) spielen keine Rolle. Sind solche Extras im Tarif nicht abwählbar enthalten, werden sie in Kauf genommen; kosten sie dagegen einen Aufpreis, wurde jeweils eine Variante ohne diese Extras gewählt.

Das bedeutet: es wurde immer die tariflich mögliche Minimalvariante der zeitlich uneingeschränkten Beförderung einer einzigen volljährigen Person ohne Sonderstatus über 17 km gewählt.

Stichtage und übrige Begriffsdefinitionen

Stichtag ist jeweils der 1.1. der betrachteten Jahre (2018, 2020, 2022, 2024). Wenn in der nachfolgenden Ergebnisdarstellung von »Ausgangsniveau« die Rede ist, so ist damit das Preisniveau am 1.1.2018 gemeint. Wenn in der Ergebnisdarstellung von »Gesamtzeitraum« die Rede ist, so ist damit der Zeitraum vom 1.1.2018 bis 1.1.2024 gemeint. Wenn in der Ergebnisdarstellung von »alle Fahrkartentypen« die Rede ist, so ist damit die Gesamtheit aus Einzelfahrkarten, Monatskarten und

Herfurth: Fahrpreise im SPNV

Jahreskarten in der im Methodik-Kapitel spezifizierten Form gemeint. Andere Fahrkartentypen wurden nicht untersucht.

Kurzdarstellung der Ergebnisse

Preisunterschiede 2024

Die Fahrkartenpreise unterscheiden sich stark von Region zu Region. Es folgt die Aufschlüsselung der Extremwerte nach Einzelfahrkarten, Monatskarten und Jahreskarten. Die Gebiete sind mit den Kürzeln der SPNV-AT benannt.

Für eine Einzelfahrt zahlt man 2024 im günstigsten Fall EUR 3,00, im teuersten Fall EUR 7,00. Die beiden Extreme unterscheiden sich damit um den Faktor 2,3 (vgl. Abb. 2).



Abbildung 2: Extremwerte bei Einzelfahrkarten 2024

Für Monatskarten ist der Unterschied ebenfalls beträchtlich. Die Spannweite reicht von EUR 69,00 bis EUR 198,30. Dazwischen liegt der Faktor 2,9 (vgl. Abb. 3).



Abbildung 3: Extremwerte bei Monatskarten 2024

Auch Jahreskarten sind im Preis sehr verschieden. Die günstigste Jahreskarte ist für EUR 686,40 zu haben, die teuerste für EUR 1.941,60. Unterschied: Faktor 2,8.



Jahreskarten 2024

Niedrigster Preis	RH GVH	EUR	686,40
Höchster Preis	GOR VRS	EUR	1.941,60

Abbildung 4: Extremwerte bei Jahreskarten 2024

Preisentwicklung 2018-2024

Die Fahrkartenpreise in den SPNV-AT-Gebieten sind 2024 ggü. 2022 um rund 12 % gestiegen. Gegenüber 2018 beträgt das Plus in 2024 rund 20 % (jeweils Mittelwert aus den drei Kategorien »Einzelfahrkarten«, »Monatskarten« und »Jahreskarten«). Dem Inflationstrend folgend ist der Preisschritt von 2022 auf 2024 deutlich ausgeprägter als in den 2-Jahres-Intervallen davor, wie Abbildung 5 zeigt.

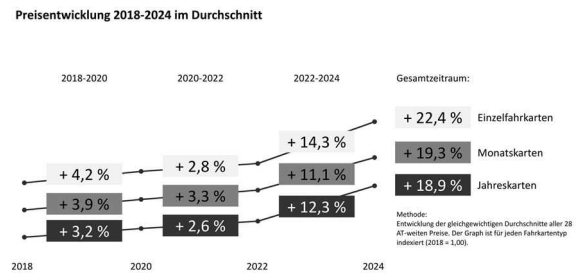


Abbildung 5: Preisentwicklung 2018-2024 im Durchschnitt

Detaildarstellung der Ergebnisse

Preisunterschiede 2024

Beim genauen Blick auf die Preisunterschiede zum Stichtag 01.01.2024 fällt auf, dass die Preisspreizungen nicht bei allen Fahrkartentypen gleich stark ausfallen. Die Spreizung zwischen günstigster und teuerster Fahrkarte ist bei Monatskarten am größten; bei Einzelfahrkarten ist sie am geringsten (vgl. Abbildung 6). Das bedeutet, dass insbesondere »Stammgäste« – nämlich die Zeitkartennutzer –

mit unterschiedlichen Ticketpreisen je nach AT-Gebiet konfrontiert sind.

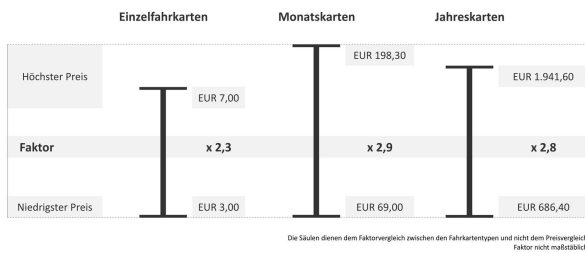


Abbildung 6: Preisspreizung je Fahrkartentyp

Die Preise für Einzelfahrkarten (alle Werte: Anhang 1) verteilen sich recht gleichmäßig über die gesamte Spannweite und bilden ein arithmetisches Mittel von EUR 5,37. Die Monatskartenpreise (alle Werte: Anhang 2) verteilen sich dagegen weniger gleichmäßig um ihr arithmetisches Mittel von EUR 120,85. Während der Großteil der Monatstarife sich etwa zwischen EUR 100 und EUR 150 bewegt, gibt es eine Ausreißergruppe nach unten rund um EUR 70 und einen einzelnen Ausreißer nach oben mit dem Maximalwert von EUR 198,30. Die Ausreißergruppe nach unten bildet sich aus vier Mitgliedern, namentlich³⁾ RH, HVV, VBB-Brandenburg und SBMS. Den Ausreißer nach oben bildet GOR. Der Ausreißer nach oben ist mit über EUR 40 Abstand zum nächsthöchsten Wert (VRN: EUR 157,50) größer als der Ausreißer nach unten mit knapp EUR 30 zum nächst niedrigsten Wert (VBB-Berlin: EUR 99,00).

Die Jahreskartenpreise (alle Werte: Anhang 3) bilden ein arithmetisches Mittel von EUR 1.177,91. Bei den Jahreskarten ist die Verteilung der Preise etwas gleichmäßiger als bei den Monatskarten. Es gibt keine deutlichen Ausreißer nach unten, nur eine Ausdünnung der Wertedichte unter EUR 970. Nach oben hingegen gibt es zwei deutliche, einzelne Ausreißer: Während 26 der 28 Preise für Jahreskarten sich zwischen EUR 686,40 (RH) und EUR 1.413,96 (ZPS) bewegen – mit Abständen von höchstens EUR 120 zwischen den einzelnen Werten –, folgt darüber mit deutlich größerem Abstand der VRS mit EUR 1.675,20 und mit nochmals

Abstand darüber der Maximalwert beim GOR mit EUR 1.941,60.

Preisentwicklung 2018-2024

Die Preisentwicklung bei Einzelfahrkarten zeigt unterschiedliche Dynamiken. Alle Einzelwerte dazu sind in Anhang 1 zu finden. Abbildung 7 greift nur vier typische Vertreter der verschiedenen Dynamiken heraus (SBMS, RMV, DTV, NVV), ergänzt um einen Ausreißer (NVBW). Die vier Dynamiken setzen sich je aus einer Ausgangsniveau-Komponente und einer Anstiegskomponente zusammen:

Es gibt Preise mit geringem Ausgangsniveau und geringem Anstieg (Beispiel SBMS), geringem Ausgangsniveau und starkem Anstieg (Beispiel RMV), hohem Ausgangsniveau und geringem Anstieg (Beispiel NVV), sowie hohem Ausgangsniveau und hohem Anstieg (Beispiel DTV). Dem entgegen steht die Preisentwicklung im Gebiet der NVBW: Dort wurde mit Einführung des bwtarif (für Einzelfahrkarten sichtbar ab 2020) das Preisniveau gegenüber dem DTV abgesenkt und danach die Anstiegsdynamik geringer gehalten als beim vorher gültigen DTV. Damit ist über den Gesamtzeitraum sogar eine Preissenkung zu beobachten.

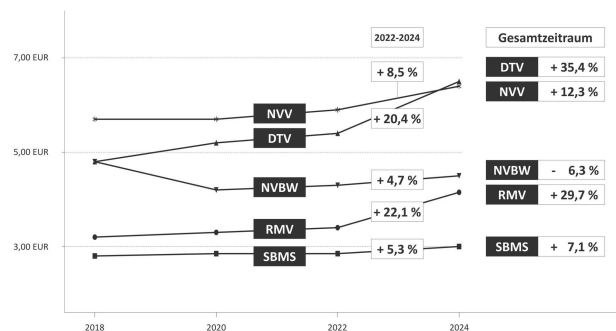


Abbildung 7: Preisentwicklung bei Einzelfahrkarten (alle Werte: vgl. Anhang 1)

Die Preisentwicklung bei Monatskarten greift die Dynamik-Muster auf, die schon bei den Einzelfahrkarten sichtbar waren: Auch hier gibt es starke Preisanstiege gepaart mit hohem und niedrigem Ausgangsniveau. Ebenso gibt es moderate Preisan-

stiege mit hohem und niedrigem Ausgangsniveau. Abbildung 8 zeigt die typischen Vertreter der vier Dynamiken (GOR, NWL, VMS, SBMS) und zwei Ausreißer.

Interessant ist hier der Blick auf die Ausreißer gegen den Trend (NVBW, HVV): Wieder gehört die NVBW dazu, die mit Einführung des bwtarif (für Monatskarten sichtbar ab 2022) eine Tarifaabsenkung erreicht hat. Anders als bei den Einzelfahrkarten hat die NVBW bei Monatskarten ihre einmalige Tarifaabsenkung allerdings inzwischen überkompensiert und das Ausgangsniveau von 2018 wieder erreicht bzw. leicht übertroffen. Einen weiteren sehr deutlichen Ausreißer bildet der HVV. Er hat zwischen 2022 und 2024 sein Tarifniveau bei der Monatskarte um knapp 40 % gesenkt und kommt auf den Gesamtzeitraum betrachtet immer noch auf eine Absenkung um rund 35 %. Der HVV schaffte es damit, seinen Monatskartenpreis unter den Preis des langjährig günstigsten SBMS zu drücken.

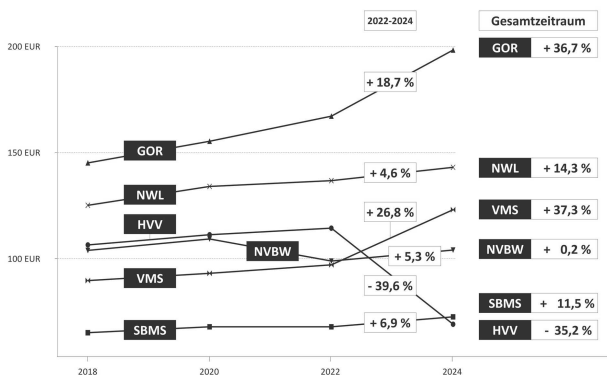


Abbildung 8: Preisentwicklung bei Monatskarten (alle Werte: vgl. Anhang 2)

Bei den Jahreskarten spiegelt sich im Groben die Empirie der Monatskarten. Allerdings gibt es einen weiteren Ausreißer: Der VRS sticht – bei bereits hohem Ausgangsniveau – mit einer satten Preissteigerung von über 38 % von 2022 auf 2024 hervor. Im Gesamtzeitraum kommt er auf eine Steigerung von 45,4 %. Das ist die höchste beobachtete Steigerungsrate (vgl. Abbildung 9). In absoluten Zahlen liegt GOR wie schon bei den Monatskarten an der Spitze der Jahreskartenpreise.

Die Preisabsenkung für Monatskarten beim HVV wirkt sich auch bei seinen Jahreskarten aus, allerdings schafft er es hier nicht, absolut günstigster Anbieter zu werden. Die Rolle kommt stattdessen RH zu, die durch eine Preisabsenkung zwischen 2018 und 2020 die bisher günstigsten (VBB-Brandenburg und SBMS) unterbieten und durch sehr moderate Erhöhungen in den Folgejahren ihre Position bis heute verteidigen konnte. Trotz Einführung des bwtarifs befindet sich die NVBW nach wie vor im Mittelfeld der Jahreskartenpreise. Der bwtarif hat den Jahreskartenpreis nur zwischenzeitlich gedrückt. Im höheren Mittelfeld, aber mit der geringsten Steigerung von 2022 auf 2024, liegt der NWL mit 4,5 %.

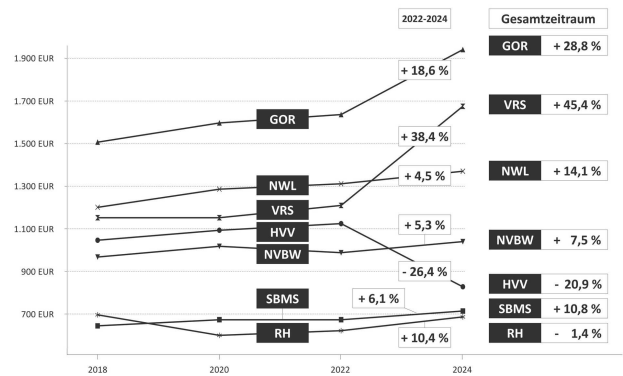


Abbildung 9: Preisentwicklung bei Jahreskarten (alle Werte: vgl. Anhang 3)

Zusammenfassung

Im Durchschnitt gilt: Die Fahrkartenpreise sind gestiegen. Im Detail ist es jedoch differenzierter. Die gute Nachricht aus Sicht der Reisenden: Es gibt durchaus auch Preissenkungen, sowohl zwischen 2022 und 2024 (Zeitkarten HVV), als auch über den Gesamtzeitraum betrachtet (Zeitkarten HVV, Jahreskarte RH, Einzelfahrkarte NVBW).

Die Preissenkungen sind allerdings rar. In der Breite sind die Preise gestiegen, doch das in sehr unterschiedlichem Maße und von verschiedenen Ausgangspunkten des Preisniveaus aus. Es gibt – bei allen Fahrkartentypen – Regionen mit starken

Preiserhöhungen bei niedrigem und hohem Ausgangsniveau. Ebenso gibt es – ebenfalls bei allen Fahrkartentypen – Regionen mit schwachen Preiserhöhungen bei niedrigem wie auch bei hohem Ausgangsniveau. Ein Zusammenhang zwischen Preisanstieg und Ausgangsniveau – etwa in Form eines »Sättigungseffekts« oder eines »Nachholeffekts« – ist nicht zu erkennen. Gerade die starken Preiserhöhungen bei hohem Ausgangsniveau (beispielhaft beim GOR) oder die geringen Preiserhöhungen bei niedrigem Ausgangsniveau (beispielhaft bei SBMS) bleiben daher besonders erklärungsbedürftig. Das gilt umso mehr, als dass es sich bei allen Extremen der vier Grunddynamiken bei den Zeitkarten stets um Verbundtarife handelt. Unterschiedliche Herangehensweisen an die Preisgestaltung lassen sich entsprechend nicht mit den Unterschieden zwischen Verbundtarifen, Landestarif und DTV-Tarif erklären.

Die einzelnen Dynamiken haben dazu geführt, dass die Preisspreizung über den Gesamtzeitraum gestiegen ist. Das sorgt dafür, dass Fahrgäste für dieselbe Leistung – eine Beförderung von A nach B über 17 km ohne Extras – immer unterschiedlichere Preise akzeptieren müssen.

Fußnoten

- 1) Nach den ÖPNV-Gesetzen der meisten Bundesländer sind auch die AT des übrigen ÖPNV dazu angehalten, auf die Bildung von Tarifkooperationen hinzuwirken (vgl. für eine Detailübersicht: Knieps 2004). Jedoch zeigt die Praxis spätestens seit dem Deutschlandticket, dass in Bezug auf den Tarif großflächige Regelgebiete vorteilhaft sind. Die Flächenstruktur der häufig auf einen Landkreis beschränkten AT des übrigen ÖPNV und der nicht selten kaum größer strukturierten Verkehrsverbünde erscheint für dieses Ziel zu kleinteilig.
- 2) Der DTV-Tarif ist der deutschlandweite »Aufgangtarif« im SPNV für alle Relationen ohne Verbundtarif oder Landestarif. Er hat sich entwickelt aus dem ehemaligen C-Preis, dem

»Nahverkehrstarif im Schienenverkehr« und ist deutschlandweit gleich. In dieser Erhebung greift er dann, wenn kein Verbund- oder Landestarif AT-weit zur Anwendung kommt.

- 3) Die vollständigen Namen aller AT-Abkürzungen sind in Anhang 4 zu finden. Dort sind auch die Namen der Tariforganisationen (vgl. Abbildung 1) angegeben und ausgeschrieben.

Literatur

Knieps, Manfred (2004): Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen als Gesellschafter von Verkehrsverbänden? Eine Analyse bestehender Verbundstrukturen und eine Bewertung unterschiedlicher Organisationsmodelle unter institutionenökonomischen Gesichtspunkten. Dissertation. Gießen: Justus-Liebig-Universität Gießen.

Nobis, Claudia und Tobias Kuhnimhof (2018): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Webdokument: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf (18.10.2021).

Autorenangaben

Dr. Daniel Herfurth
Projektleitung Transferplattform SPNV-Monitor
Universität Konstanz, Fach 81
Universitätsstraße 10
78457 Konstanz

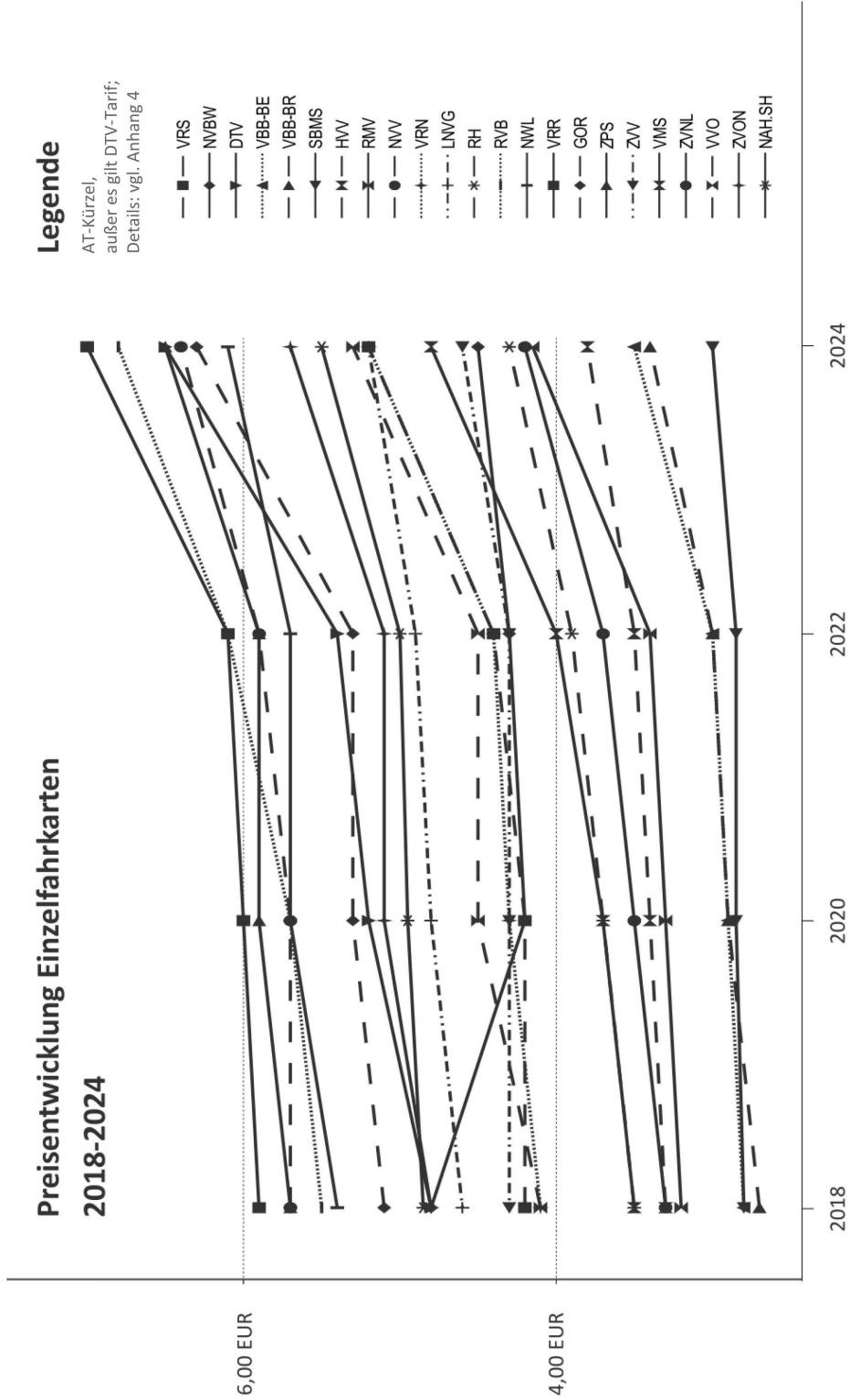
E-Mail: daniel.herfurth@uni-konstanz.de

Hinweis

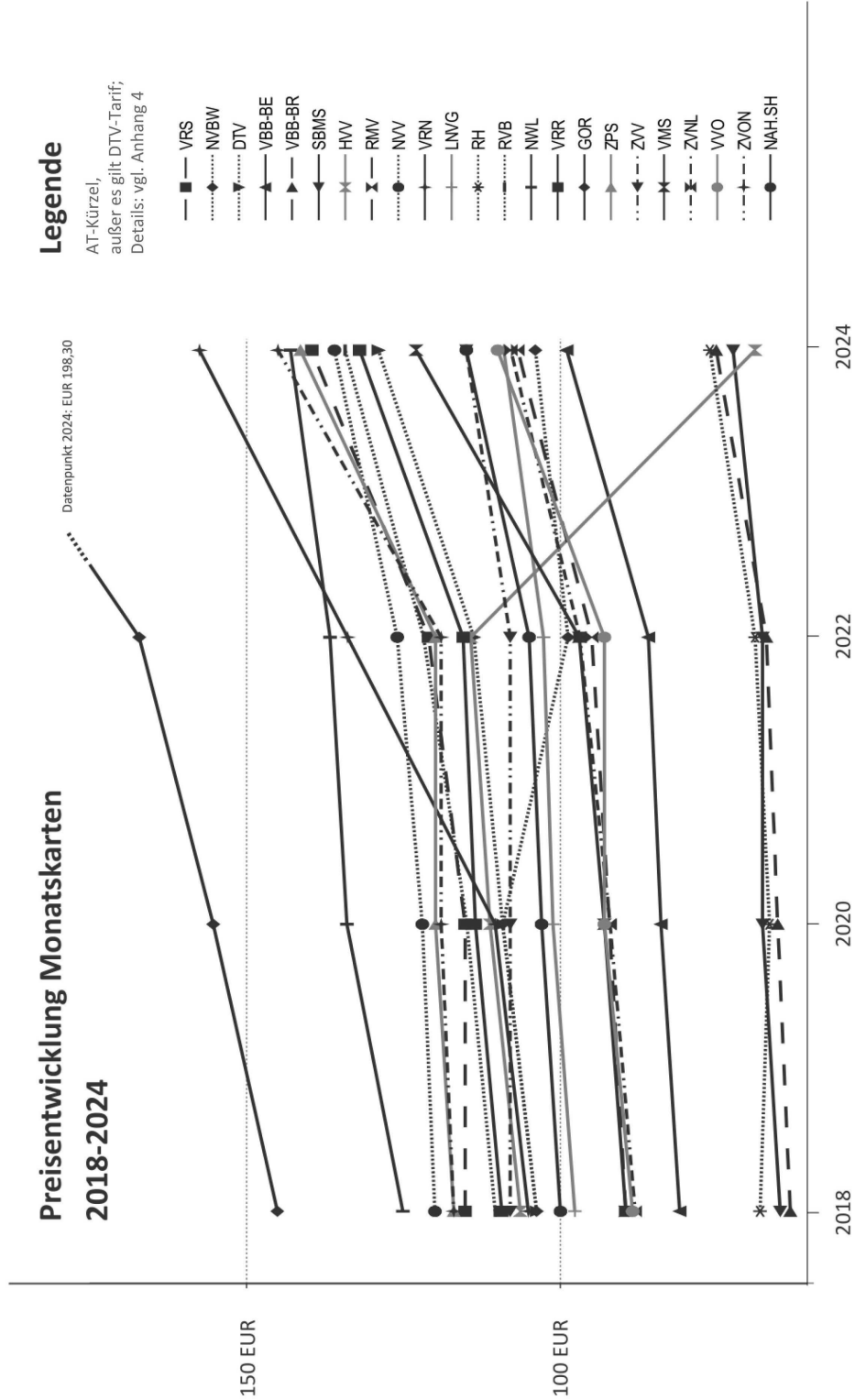
Die Inhalte dieses Artikels sind zuerst im Webauftreten der Transferplattform SPNV-Monitor (<https://spnv-monitor.de>) erschienen.

Anhang

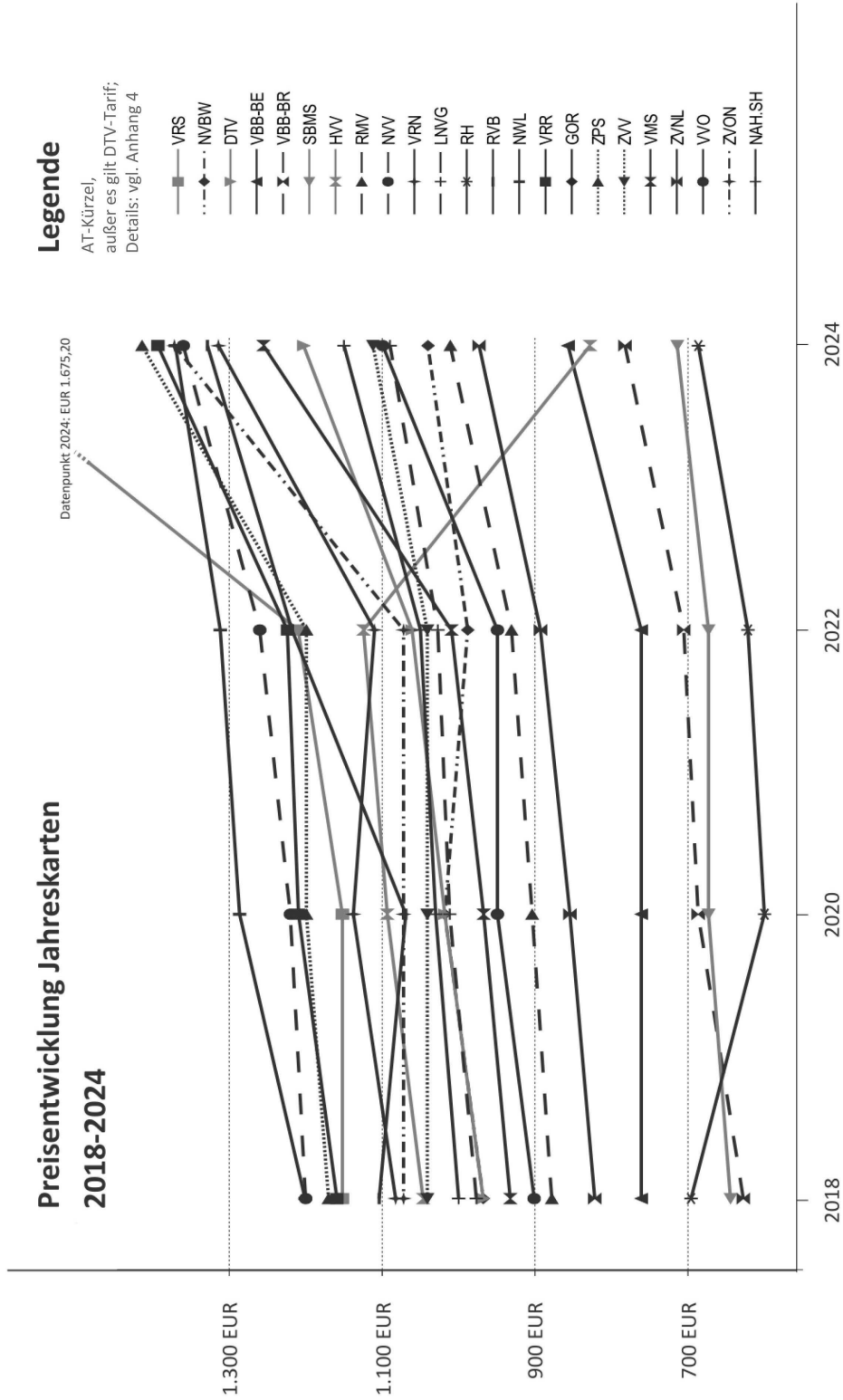
Anhang 1: Preisentwicklung Einzelfahrkarten 2018-2024 in allen SPNV-Gebieten



Anhang 2: Preisentwicklung Monatskarten 2018-2024 in allen SPNV-Gebieten



Anhang 3: Preisentwicklung Jahreskarten 2018-2024 in allen SPNV-Gebieten



Anhang 4: Namen der SPNV-Aufgabenträger und der Tariforganisationen

Reihenfolge geografisch von Nord nach Süd und von West nach Ost. Dieser Anhang korrespondiert mit Abbildung 1 im Text. AT = SPNV-Aufgabenträger oder Unterstützungsorganisation*, TO = Tariforganisation**. Es ist diejenige TO angegeben, deren Tarif bei AT-weiten Fahrten im SPNV zur Anwendung kommt (vgl. Text).

AT-Kürzel	AT-Name	TO-Kürzel	TO-Name
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein	identisch	identisch
HVV	Hamburger Verkehrsverbund	identisch	identisch
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen	NDS-Tarif	Niedersachsen-Tarif
SBMS	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung der Freien Hansestadt Bremen	VBN	Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
VMV	Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern	DTV	Deutschlandtarifverbund
RH	Region Hannover	GVH	Großraum-Verkehr Hannover
RVB	Regionalverband Großraum Braunschweig	VRB	Verkehrsverbund Region Braunschweig
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt	DTV	Deutschlandtarifverbund
VBB-BE	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Teil Berlin	VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VBB-BR	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Teil Brandenburg	VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe	WT	Westfalentarif
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	identisch	identisch
GOR	go.Rheinland	VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund	identisch	identisch
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund	identisch	identisch
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar	identisch	identisch
TLBV	Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr	DTV	Deutschlandtarifverbund
ZVNL	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig	MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen	identisch	identisch
ZVV	Zweckverband ÖPNV Vogtland	VVV	Verkehrsverbund Vogtland
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe	identisch	identisch
ZVON	Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien	identisch	identisch
SPNV Nord	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord	DTV	Deutschlandtarifverbund
ZÖPNV Süd	Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd	DTV	Deutschlandtarifverbund
ZPS	Zweckverband Personennahverkehr Saarland	saarVV	Saarländischer Verkehrsverbund
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg	bwtarif	Baden-Württemberg-Tarif
VRS	Verband Region Stuttgart	VVS	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft	DTV	Deutschlandtarifverbund

* Eine Unterstützungsorganisation des AT nimmt vorbereitende und begleitende Tätigkeiten im Rahmen der AT-Rolle wahr, ist aber formal nicht selbst der AT. Sofern eine Unterstützungsorganisation in einem SPNV-Gebiet existiert, ist diese angegeben. Beispiel Baden-Württemberg: Formaler AT: Verkehrsministerium Baden-Württemberg, Unterstützungsorganisation: NVBW.

** Sofern sich Markenname und Organisationsname der TO (bzw. deren Kürzel) unterscheiden, ist der Markenname angegeben. Beispiel Ostsachsen: TO-Markenkürzel: ZVON (identisch zum AT), TO-Organisationskürzel: VON.