

**Studie zum Mobilitätsverhalten von Kindern,  
Jugendlichen und jungen Erwachsenen  
Antrag Nr. 08-14 / A 04725 von  
Frau StRin Verena Dietl,  
Herrn StR Christian Müller vom 22.10.2013**

**Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 01286**

Anlagen:

Antrag Nr. 08-14 / A 04725 von Frau StRin Verena Dietl und  
Herrn StR Christian Müller, vom 22.10.2013

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 17.09.2014 (SB)**

Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>I. Vortrag der Referentin</b>	<b>2</b>
1. Einleitung.....	2
2. Auswertung der Erhebung „Mobilitätsverhalten in Deutschland“ .....	3
2.1. Momentane Situation.....	3
2.2. Entwicklung.....	6
3. Tarifstruktur.....	7
3.1. Vorbemerkung.....	7
3.2. Spezifische Tarifangebote für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene.....	8
4. Ergebnis.....	9
<b>II. Antrag der Referentin</b>	<b>10</b>
<b>III. Beschluss</b>	<b>11</b>

## **I. Vortrag der Referentin**

Frau Stadträtin Verena Dietl und Herr Stadtrat Christian Müller haben am 22.10.2013 den anliegenden Antrag Nr. 08-14 / A 04725 „Studie zum Mobilitätsverhalten von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen“ (siehe Anlage) gestellt.

Am 08.10.2013 wurden in der gemeinsamen Sitzung des Kinder- und Jugendhilfeausschusses und des Ausschusses für Bildung und Sport, der Landeshauptstadt München die Ergebnisse der ersten Münchner Jugendbefragung, betreut durch das Sozialreferat, bekanntgegeben (Vorlagen-Nr. 08-14 / V 12632). Zentrales Interesse dieser Befragung war es, die Meinungen der jungen Menschen zu einer „jugendfreundlichen und lebenswerten Stadt“ zu erheben, ihre Zukunftsperspektive in der Stadt zu erfassen sowie Verbesserungsvorschläge einzuholen. In dieser Befragung wurden, unter anderen, von den Jugendlichen die Mobilitätsmöglichkeiten sowie die Preise für den Öffentlichen Personennahverkehr in München bemängelt.

Der o.g. Antrag fordert deshalb, eine repräsentative Studie zum Mobilitätsverhalten von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen in Zusammenarbeit mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie dem Sozialreferat zu erstellen und dem Stadtrat vorzulegen. Ursprünglich wurde der Antrag an das Referat für Arbeit und Wirtschaft gerichtet, dann allerdings vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung übernommen, da hier das notwendige Datenmaterial bzgl. Mobilitätsverhalten vorliegt.

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß §7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die zu behandelnde Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist.

Mit Schreiben vom 02.12.2013 und 01.07.2014 wurden um Terminverlängerungen gebeten, die auch entsprechend gewährt wurden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 08-14 / A 04725 wie folgt Stellung:

### **1. Einleitung**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung erhebt in regelmäßigen Abständen das Mobilitätsverhalten der Münchnerinnen und Münchner. Dies geschieht durch Beteiligung der Landeshauptstadt München an den bundesweiten Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten („Mobilität in Deutschland“, MID) durch die Aufstockung der Befragungsstichprobe für München. Bei der letzten bundesweiten Untersuchung zum Mobilitätsverhalten 2008 wurde erstmals, durch die gemeinsame Beteiligung der Landeshauptstadt München und dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV), sowohl das Mobilitätsverhalten der Münchnerinnen und Münchner als auch das Mobilitätsverhalten der im MVV Raum wohnenden Bevölkerung vertieft untersucht. Es besteht auch die Absicht, sich an der nächsten bundesweiten Erhebung zum Mobilitätsverhalten, die ab 2015 geplant ist, zu beteiligen.

Damit liegt eine gute Datenbasis für das Mobilitätsverhalten der Münchnerinnen und Münchner vor. Auf dieser Basis wurde eine Auswertung der Daten für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene vorgenommen, die im Folgenden dargestellt wird. Eine zusätzliche Untersuchung ist aus der Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung daher in diesem Zusammenhang nicht erforderlich.

Die Antworten zum Mobilitätsverhalten dieser Personengruppen sind Teil der Untersuchungen zur Mobilität in Deutschland.

## **2. Auswertung der Erhebung „Mobilitätsverhalten in Deutschland“**

Um über das Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen Aussagen treffen zu können, wurden vorhandene Daten aus der Studie „Mobilität in Deutschland“ ausgewertet. Diese Studie ist eine inzwischen etablierte Erhebung zum Alltagsverkehr und setzt die Traditionen der vorangegangenen „Kontinuierlichen Erhebungen zum Verkehrsverhalten“ (KONTIV) fort. Nach einer erstmaligen Beauftragung von infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH mit der Durchführung der Studie Mobilität in Deutschland im Jahr 2002 hat infas für das Jahr 2008 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erneut den Auftrag zur Durchführung der Studie erhalten. Anders als 2002 erfolgte die Bearbeitung 2008 nicht in Kooperation mit dem Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung, sondern gemeinsam mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.. Die Feldphase der Studie fiel mit einer sich über 12 Monate erstreckenden Stichtagserhebung in 25.000 bundesdeutschen Haushalten überwiegend in das Jahr 2008.

Um differenzierte Ergebnisse auf regionaler Ebene zu erhalten, hat die Landeshauptstadt München zusammen mit dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund die Zahl der Haushalte aufgestockt. Insgesamt liegen somit Angaben zur Mobilität von ca. 7.500 Personen und ihren ca. 23.500 Wegen für die Stadt München vor.

Der Anteil der Wege der 14 - 24-Jährigen beträgt etwas über 11 %. Zum Vergleich wurde auch noch die Gruppe der 10 – 13-Jährigen mit betrachtet. Die Altersgruppen stimmen nicht exakt mit denen der ersten Münchner Jugendbefragung überein, da dort die 2. Altersgruppe nur bis zum Alter von 21 Jahren reicht. Trotzdem sind die Werte repräsentativ und vergleichbar.

### **2.1. Momentane Situation**

Im folgenden werden die Beurteilungen der Jugendlichen, wie sie in der ersten Münchner Jugendbefragung abgegeben wurden, mit den Auswertungen aus der MiD 2008 verglichen und die Verkehrsmittelnutzung, nach Geschlechtern getrennt, dargestellt.

#### **Erreichbarkeit**

In der ersten Münchner Jugendbefragung des Sozialreferates gaben knapp 37 % der Befragten an, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sehr oder eher unzufrieden zu sein.

Zu in dieser Studie durchgeführten Fragestellungen wurden in der MiD folgende, sich auf einen verwandten Bereich beziehende, Abfragen durchgeführt:

#### **Erreichbarkeit der Schule mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV):**

Es wurden hier nur die 14 - 17-Jährigen befragt. 41 % gaben an, dass die Erreichbarkeit sehr gut möglich ist, 30 % fanden sie gut und nur 10 % votierten für schlecht, sehr schlecht oder gar nicht.

Betrachtet man das Kriterium nach Geschlechtern getrennt, waren es bei den Jungen 64 %, die sehr gut oder gut angaben und bei den Mädchen 79 %, der Rest verteilt sich auf

einigermaßen (männlich: 15 %, weiblich: 10 %), schlecht und sehr schlecht (m: 12 %, w: 9 %). 7 % der Jungen und 3 % der Mädchen gaben an, dass ihre Schule gar nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen wäre. Für eine seriöse Unterscheidung nach ökonomischen oder sozialen Status sind die Fallzahlen zu gering und damit nicht repräsentativ.

#### **Erreichbarkeit der Läden und Geschäfte mit ÖV:**

Bei den 14 - 17-Jährigen stimmten hier 32 % für sehr gut, 30 % für gut, 15 % einigermaßen, 10 % für (sehr) schlecht, und 12 % gaben „gar nicht“ an. Bei den 18 – 29 Jahre alten Personen (es liegt hier gewichtet nur diese Altersgruppe bis 29 Jahren vor) waren es: 36 % sehr gut, 25 % gut, 11 % einigermaßen, 7 % schlecht, 4 % sehr schlecht und 14 % „gar nicht“ an. Es liegt hier, da alle Altersgruppen befragt wurden, auch nur eine Bewertung nach Geschlechtern getrennt für alle Altersgruppen vor. 57 % der Männer und Frauen gaben an, dass die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut oder gut sei und 12 % der Männer bzw. 11 % der Frauen beurteilten sie als schlecht oder sehr schlecht, dass die Läden und Geschäfte gar nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar wären, gaben bei den Männern 19 % und bei den Frauen 22 % an. Betrachtet man hier die Fragestellung in Abhängigkeit des ökonomischen Status liegen, ähnlich der geschlechterspezifischen Betrachtung, keine erheblichen Unterschiede vor. Hier zeigt sich, dass junge Menschen die Erreichbarkeit der Läden und Geschäfte mit öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich besser einschätzen als ältere.

#### **Erreichbarkeit der Freizeiteinrichtungen mit dem ÖV:**

Dieses Kriterium wurde in der MiDMUC 2008 nicht abgefragt.

Es fällt auf, dass Mädchen zwischen 14 und 17 Jahren, die Erreichbarkeit ihrer Schulen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, um 15 % -Punkte mehr, als gut oder sehr gut einschätzen als Jungen gleichen Alters und insgesamt nur 10 % der Jungen und Mädchen sie als nicht hinreichend beurteilten.

Die Erreichbarkeit der Läden und Geschäfte wird deutlich schlechter eingeschätzt, sie wird von 22 % bzw. 32 % der Befragten bemängelt.

#### **Modalsplit**

Mädchen der Altersgruppe 14 – 17 Jahre nutzen auch deutlich häufiger den ÖV als Jungen, die aber wiederum sehr viel mehr Rad fahren. In der Jugendbefragung des Sozialreferates werden geschlechtsspezifische Unterschiede hier wie folgt beschrieben: „Während mehr männliche Befragte den ÖV als zufrieden stellend bewerten als die weiblichen, werden von jenen die Radwege häufiger kritisiert.“ Es lässt sich hier der Eindruck gewinnen, dass das Verkehrsmittel, das mehr genutzt, also besser gekannt wird, auch eher kritisiert wird.

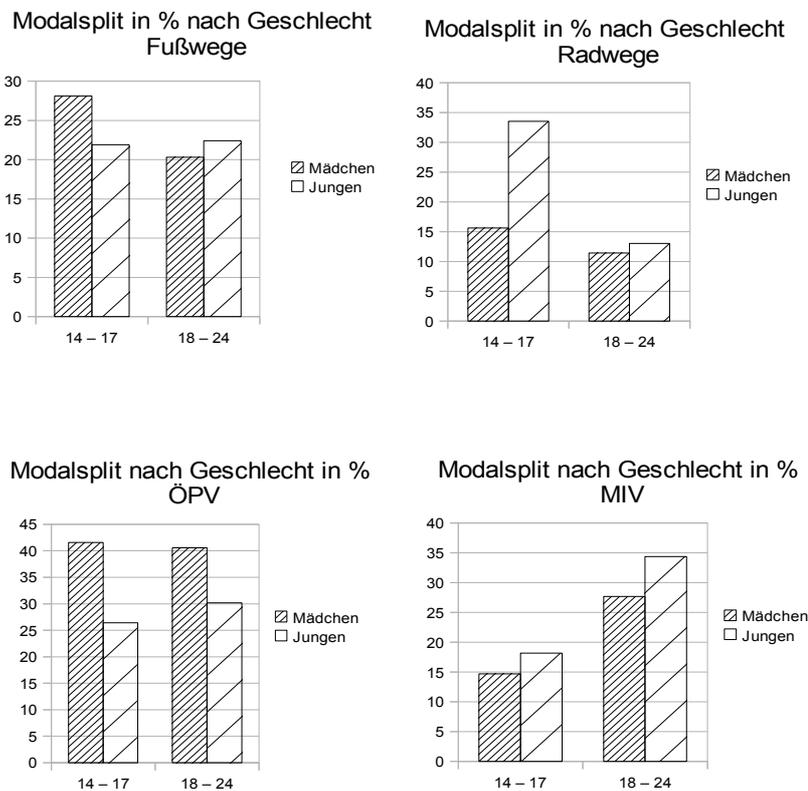


Abbildung 1: Modalsplit nach Geschlecht

Bei den Fußwegen ist das Verhalten der Geschlechter in den beiden Altersgruppen heterogen. Während die 14 - 17-Jährigen Mädchen deutlich mehr zu Fuß gehen als die gleichaltrigen Jungen, ist es in der Altersgruppe der 18 - 24-Jährigen umgekehrt, etwas mehr Jungen gehen zu Fuß.

Das Mitfahren im Pkw wird von Mädchen und Jungen im Alter von 14 - 17 Jahren in etwa gleich genutzt. Bei den jungen Frauen und Männern (18 - 24 Jahre) verhält es sich ebenso, allerdings ist hier der Anteil der männlichen Fahrer deutlich höher als bei den Frauen. In der Graphik (Abb. 1) sind die Mitfahrerinnen und Mitfahrer und die Selbstfahrenden zusammengefasst.

## 2.2. Entwicklung

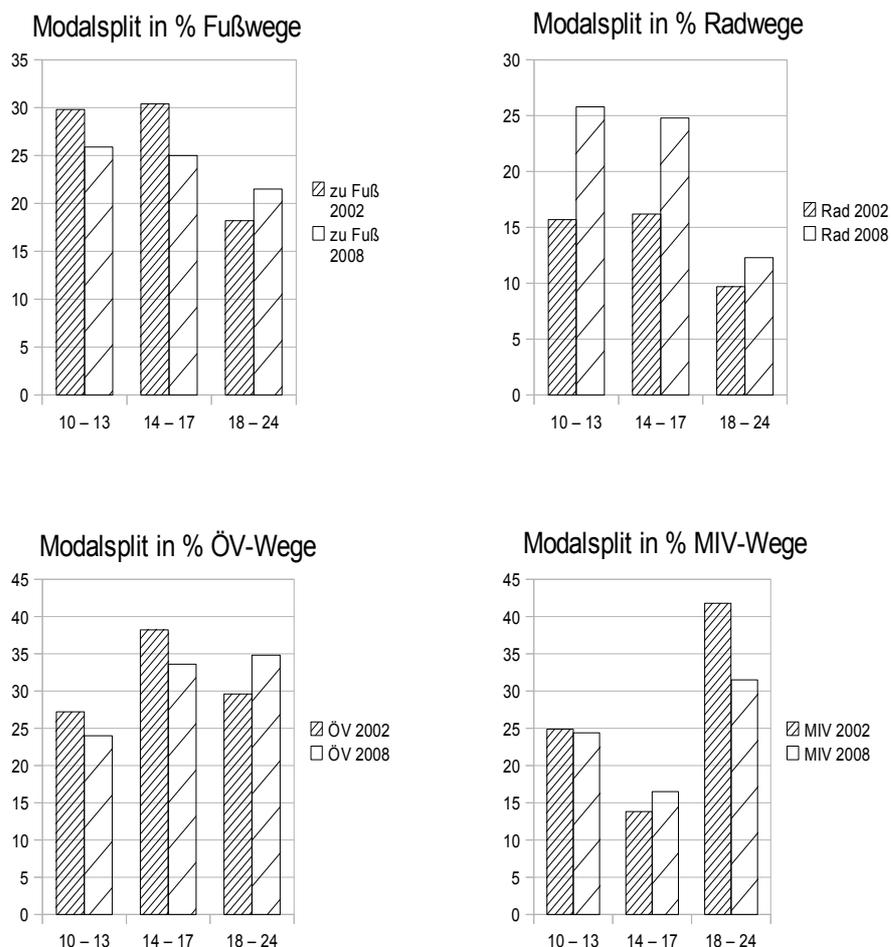


Abbildung 2: Vergleich 2002 und 2008

Um eine Entwicklung des Mobilitätsverhaltens aufzeigen zu können, wurden die Werte aus der MiD 2002 mit denen aus 2008 verglichen, die Zusammenstellung hierzu ist in obiger Graphik (Abb. 2) dargestellt.

Im einzelnen sind folgende Veränderungen signifikant:

- Die Gruppe der 14 - 17-Jährigen ist 2008 weniger zu Fuß gegangen und hat auch weniger den ÖV benutzt als im Jahr 2002. Demgegenüber ist sie deutlich mehr Rad gefahren, die Zuwächse in diesem Bereich sind in etwa so groß wie die Abnahmen beim zu Fuß gehen und im ÖV. Das Mitfahren im Auto veränderte sich wenig.
- In der Altersgruppe der 18 bis 24-Jährigen fällt auf, dass hier im Jahr 2008 um fast 10 % weniger das Auto genutzt wird als noch 2002. Am stärksten profitierte hierdurch der ÖV, der gegenüber 2002 fünf Prozentpunkte gewann, die Zuwächse beim zu Fuß gehen oder Rad fahren lagen bei zwei, bzw. 3 %-punkten.

Grundsätzlich lässt sich sagen, dass die Entwicklung bei den betrachteten Gruppen einheitlich ist, deshalb sollte die für 2015/2016 vorgesehene nächste MiD abgewartet werden, um endgültige Trends erkennen und bewerten zu können.

### **3. Tarifstruktur**

#### **3.1. Vorbemerkung**

Vorab sei der Hinweis gestattet, dass der in der „Zusammenfassenden Analyse“ auf Seite 17 des Studienberichtes „Darstellung der Ergebnisse der ersten Münchner Jugendbefragung, München, Mai/Juni 2013“ herausgestellte Befund, dass den in München lebenden Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen die „größten Probleme die teuren Preise“ im ÖPNV bereiteten, weder ein jugendspezifischer noch ein münchenspezifischer Studienbefund ist. Aus der durch den MVV seit dem Jahr 1996 kontinuierlich als Trackingstudie durchgeführten Kundenzufriedenheitsforschung („MVV-Kundenbarometer“) ergibt sich regelmäßig, dass von allen von der Bevölkerung bewerteten Leistungsmerkmalen das „Preis-Leistungs-Verhältnis“ auf einem der hinteren Bewertungsplätze rangiert. Das ist bei allen Altersgruppen in ähnlicher Weise der Fall, sodass kein jugendspezifischer Bezug hergestellt werden kann.

Genau der gleiche Befund ergibt sich auch bei der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in regelmäßigen Abständen bundesweit durchgeführten Untersuchung zur Kundenzufriedenheit im gesamten deutschen ÖPNV („ÖPNV-Kundenbarometer“). Auch hier liegt das „Preis-Leistungs-Verhältnis“, meist zusammen mit dem Merkmal „Informationen bei Störungen oder Verspätungen“, auf den hinteren Bewertungsplätzen oder dem letzten Rangplatz. Es handelt sich also um einen branchenspezifischen Befund, der zudem seit längerem bekannt ist und der in der Bundesrepublik verbandweit, aber auch im MVV bereits zu vielfältigen Lösungsansätzen für Tarifverbesserungen im Detail und auch zu kompletten Tarifreformen – wie z. B. im MVV im Jahr 1999 und danach – geführt hat und noch führen wird.

Gespräche zu einer neuerlichen Tarifstrukturreform laufen im MVV seit einigen Monaten. In diesem Zusammenhang wird auch auf den Beschluss vom 01.07.2014 (Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft, Vorlagen-Nr: 14-20 / V 00560) verwiesen, in dem die aktuellen Überlegungen zu Kinder- und Ausbildungstarif dargestellt sind.

Gleichwohl erweist sich insbesondere der Studienbefund zum „Preis-Leistungs-Verhältnis“ sowohl im MVV als auch bei den bundesweiten Studien über die Jahre als außerordentlich stabil, so dass die Vermutung und der Schluss naheliegen, dass auch die Leistungskomponente beim ÖPNV noch Entwicklungspotenzial besitzt. Es gibt dabei aber noch einen anderen – für die Interpretation des Zusammenhangs nicht unwesentlichen – Aspekt: Die bundesweiten Kundenzufriedenheits-Untersuchungen über alle Branchen hinweg („Kundenmonitor Deutschland“; Servicebarometer AG) zeigen auch, dass nahezu alle Dienstleister, die von den Kundinnen und Kunden als öffentliche Einrichtungen wahrgenommen werden, hier eher am unteren Ende der Bewertungsskala stehen, wenn man sich die bisherigen Untersuchungsergebnisse des Kundenmonitors Deutschland seit 1992 vergegenwärtigt (Vgl.: Marktforschung im ÖPNV, VDV-Mitteilung 9022, Köln, 2011, S.111), d.h., dass das ggf. vorhandene Entwicklungspotential bzgl. Leistungsaspekt beim MVV den Zufriedenheits-Status der öffentlichen Einrichtungen allgemein bestätigt.

### 3.2. Spezifische Tarifangebote für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene

Die spezifischen Tarifangebote für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene seien im Folgenden beschrieben und erläutert.

- **Freifahrtregelung**  
Kinder bis einschließlich 5 Jahre fahren im MVV in Begleitung einer Person (Mindestalter 6 Jahre) zum „Nulltarif“.
- **Zonentarif**  
Der MVV-Kindertarif bietet gegenüber den vergleichbaren Fahrpreisen für Erwachsene dank seines generell niedrigen Preisniveaus sowie seiner Anlage als Einheitstarif einen Rabatt von bis zu 88 %. Damit ist der MVV-Kindertarif der mit Abstand günstigste Kindertarif aller bundesdeutschen Großstadtverbände – im Allgemeinen liegen dort die Rabatte für Kinder bei maximal 40 - 50 %.
- **Kindertarif für Kinder von 6 bis 14 Jahre (Einzel-, Streifen- und Tageskarte)**  
Einzelfahrkarten für Kinder und Streifenkarten (pro Fahrt 1 Streifen entwerten) berechtigen im MVV-Gesamtnetz jeweils zu einer Fahrt in Richtung auf das Fahrtziel. Kinder-Tageskarten gelten vom Zeitpunkt der Entwertung bis nächsten Tag 6 Uhr im MVV-Gesamtnetz für beliebig viele Fahrten.  
Partner-Tageskarten können von bis zu 10 Kindern (6 bis 14 Jahre) gemeinsam genutzt werden. Bei Klassenfahrten zählen alle Schüler bis zur 9. Klasse als Kinder.
- **U21-Angebot**  
Für die Fahrgäste zwischen 15 und 20 Jahren wird mit dem U21-Angebot ein spezieller Halbpreis-Tarif angeboten. Mit dem U21-Angebot bezahlt man seine Fahrt zwar auch mit der Streifenkarte für Erwachsene, muss aber nur die halbe Streifenzahl entwerten, z. B. für eine Zone nur einen Streifen, für zwei Zonen nur zwei Streifen, usw.
- **Zeitkarten für Kinder**  
Kinder, die das 6. Lebensjahr vollendet haben und bereits eingeschult sind, erhalten nach der Verordnung über die Kostenfreiheit des Schulwegs kostenlose Zeitkarten nach dem MVV-Ausbildungstarif für den Weg von der Wohnung zur Schule und zurück. Beträgt für die Jahrgangsstufe 1 bis 4 die Entfernung Wohnung – Schule weniger als 2 km, besteht kein Anspruch auf kostenlose Zeitkarten. Bei den Jahrgangsstufen 5 bis 10 muss die Entfernung zur Schule mindesten 3 km betragen.  
Den betroffenen Kindern ist es aber jederzeit möglich, auf eigene Kosten Zeitkarten nach dem MVV-Ausbildungstarif zu erwerben.
- **Ausbildungstarif I für Schüler von 6 bis 14 Jahren und Ausbildungstarif II für Personen ab 15 Jahren, die in Ausbildung stehen**  
Die Preise des Ausbildungstarifs orientieren sich an den Preisen des allgemeinen Zeitkartentarifs (IsarCard). So dürfen die Preise des Ausbildungstarifs II aufgrund staatlicher Vorgaben nur um maximal 25 % und die Preise des Ausbildungstarifs I nur um maximal 30 % ermäßigt sein.
- **Grüne Jugendkarte (Ergänzung zu den Ausbildungstarifen)**  
Selbstverständlich können zu allen Zeitkarten des MVV-Ausbildungstarifs Grüne Jugendkarten hinzugekauft werden, um deren Geltungsbereich zu erweitern.

Je nach gewähltem Angebot erweitert die Grüne Jugendkarte den Geltungsbereich des Ausbildungstarifs auf den gesamten Innenraum, den Außenraum oder das Gesamtnetz.

Die Grüne Jugendkarte ist nur in Verbindung mit einer gültigen Zeitkarte des Ausbildungstarifs gültig.

- Weitere Ermäßigungen für Kinder und Jugendliche im MVV:

München-Pass:

Inhaber eines München-Passes erhalten ermäßigte Tageskarten (auch Kinder-Tageskarten) für den MVV.

Ferienpass:

Für Kinder bis einschließlich 14 Jahre ist die kostenfreie MVV-Nutzung in den Sommerferien im Ferienpass enthalten.

Mitnahmeregelung für Kinder bis 14 Jahre:

Inhaber einer IsarCard, IsarCard9Uhr, IsarCardAbo, IsarCard9Uhr im Abo, IsarCardJob und IsarCard S können Montags bis Freitags ab 9.00 Uhr, Samstags, Sonntags und an Feiertagen ganztägig bis zu drei Kinder bis 14 Jahre - zur Familie gehörende Kinder/Enkelkinder bis 14 Jahre in unbeschränkter Anzahl – im Geltungsbereich der Zeitkarte kostenlos mitnehmen.

Es ist erkennbar, dass mit den oben dargestellten Angeboten darauf abgezielt wird, neben Kindern auch Auszubildenden, also Jugendlichen und jungen Erwachsenen, einen verbilligten Tarif anzubieten.

#### 4. Ergebnis

Mit den vorliegenden Ergebnissen sind die Mobilitätsformen der Jugendlichen beschrieben und ein Vergleich 2002 gegenüber 2008 aufgezeigt. Der Umweltverbund wird vor allem bei den 18 - 24-Jährigen stärker genutzt, während der Gebrauch des Pkws abnimmt. Insbesondere wird mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren.

Die Einschätzung der Erreichbarkeit von Schule und Einkaufsmöglichkeiten mit dem ÖV wird bei beiden Geschlechtern überwiegend mit „gut“ oder „sehr gut“ angegeben.

Bei jungen Menschen wird die Erreichbarkeit der Läden und Geschäfte mit öffentlichen Verkehrsmitteln auch deutlich besser eingeschätzt als bei älteren.

Betrachtet man Jungen und Mädchen getrennt, fällt auf, dass Mädchen den ÖV deutlich mehr nutzen, während Jungen mehr radeln, ein Unterschied, der sich bei zunehmenden Alter wieder weitgehend ausgleicht.

Nach Vorliegen der neuen MiD in ca. 2 bis 3 Jahren wird das Verkehrsverhalten der angesprochenen Altersgruppen weiter verfolgt, da hier tendenziell Verhaltensveränderungen zu erwarten sind.

Die Unzufriedenheit der Jugendlichen, mit dem ÖV - nach der Studie des Sozialreferates knapp 37 % - scheint nicht im Angebot begründet, sondern eher in der Tarifstruktur.

Dies ist, wie unter Ziffer 3.1 ausgeführt, kein jugendspezifisches Problem, sondern betrifft alle Altersgruppen, bundesweit. In München wurde, speziell für Kinder und Jugendliche, ein weitgefächertes Angebotssystem entwickelt, um eine Benutzung des ÖV erschwinglicher zu gestalten, wobei München den günstigsten MVV-Kindertarif aller bundesdeutschen Großstadtverbände zur Verfügung stellt. Das Sozialreferat weist in diesem Zusammenhang ergänzend darauf hin, dass in München als teure Großstadt viele Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene aufgrund der vorherrschenden hohen Lebenshaltungs-

kosten ein geringeres Einkommen zur Verfügung haben und für sie die Preise des MVV somit immer noch sehr hoch sind.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04725 von Frau Stadträtin Verena Dietl und Herrn Stadtrat Christian Müller vom 22.10.2013 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen. Eine zusätzliche Untersuchung ist aus fachlicher Sicht nicht erforderlich.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft, die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH, das Sozialreferat und die Gleichstellungsstelle für Frauen haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft, die MVG, der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH, die die Gleichstellungsstelle für Frauen und das Sozialreferat haben Abdruck erhalten.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Eine Beteiligung der Bezirksausschüsse ist entsprechend der Bezirksausschusssatzung nicht vorgesehen.

Dem Korreferenten Herrn Stadtrat Amlong und dem zuständigen Verwaltungsbeirat Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag der Referentin**

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt von den vorangegangenen Ausführungen Kenntnis, in denen dargestellt wird, dass eine Unzufriedenheit der Mädchen und jungen Frauen sowie der Jungen und jungen Männer mit dem ÖV, nicht im Angebot, sondern eher in der Tarifstruktur begründet ist. Dieses ist aber kein jugendspezifisches Problem, sondern betrifft alle Altersgruppen bundesweit. In München wurde, speziell für Kinder und Jugendliche, ein weitgefächertes Angebotssystem entwickelt, um eine Benutzung des ÖV erschwinglicher zu gestalten, wobei München den günstigsten MVV-Kindertarif aller bundesdeutschen Großstadtverbände zur Verfügung stellt. Das Sozialreferat weist in diesem Zusammenhang ergänzend darauf hin, dass in München als teure Großstadt viele Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene aufgrund der vorherrschenden hohen Lebenshaltungskosten ein geringeres Einkommen zur Verfügung haben und für sie die Preise des MVV somit immer noch sehr hoch sind.
2. Nach Vorlage der neuen MiD-Studie wird das Mobilitätsverhalten der Kinder und Jugendlichen differenziert, auch nach Geschlechtern getrennt, weiter untersucht werden.
3. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04725 von Frau Stadträtin Verena Dietl und Herrn Stadtrat Christian Müller vom 22.10.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(l) Merk  
Stadtbaurätin

**IV. Abdruck von I. - III.**

Über den Stenographischen Sitzungsdienst  
an das Direktorium Dokumentationsstelle  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG3**

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II/V 1
3. An die Gleichstellungsstelle für Frauen
4. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft, FB V
5. An den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund MVV GmbH
6. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
7. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
8. An die Stadtwerke München GmbH
9. An das Sozialreferat
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
15. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I-31-3  
zum Vollzug des Beschlusses

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3