

Telefon: 0 233-22539
Telefax: 0 233-21797

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtentwicklungsplanung
PLAN-HAI-31-3

Telefon: 0 233-21151
Telefax: 0 233-21136

Referat für Arbeit und Wirtschaft

Beteiligungsmanagement
Stadtwerke und MVV

Mobilitätsverhalten von Kindern, Jugendlichen sowie jungen Erwachsenen und MVV-Tarifstruktur dieser Altersgruppen

a) Abonnierbarkeit der Ausbildungstarife I und II

Antrag Nr. 08-14 / A 00177 von Herrn Stadtrat Alexander Reissl, Herrn Stadtrat Nikolaus Gradl vom 23.07.2008

b) 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

c) ÖPNV II

Kostenlose ÖPNV-Nutzung für Jugendliche bis zum 16. Lebensjahr

Antrag Nr. 08-14 / A 04810 der FDP-Fraktion vom
21.11.2013

d) MVV-Ausbildungstarife familienfreundlicher gestalten

Antrag Nr. 08-14 / A 04956 von Herrn StR Dr. Alexander Dietrich vom 20.12.2013

e) Prüfung der Einführung eines Münchner Ausweises für Schülerinnen und Schüler sowie für Auszubildende mit Ausbildungsticket

Antrag Nr. 08-14 / A 05159 von Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Birgit Volk, Herrn StR Andreas Lotte, Frau StRin Anja Berger, Frau StRin Jutta Koller und Frau StRin Sabine Krieger vom 24.02.2014

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / A 1286

Anlagen:

1. Antrag Nr. 08-14 / A 00177 von Herrn Stadtrat Alexander Reissl, Herrn Stadtrat Nikolaus Gradl vom 23.07.2008
2. Antrag Nr. 08-14 / A 04725 von Frau StRin Verena Dietl und Herrn StR Christian Müller, vom 22.10.2013
3. Änderungsantrag Nr. 14-20 / A 00242 von Herrn StR Dr. Michael Mattar vom 17.09.2014
4. Antrag Nr. 08-14 / A 04810 der FDP-Fraktion vom 21.11.2013
5. Antrag Nr. 08-14 / A 04956 von Herrn StR Dr. Alexander Dietrich vom 20.12.2013
6. Antrag Nr. 08-14 / A 05159 von Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Birgit Volk, Herrn StR Andreas Lotte, Frau StRin Anja Berger, Frau StRin Jutta Koller und Frau StRin Sabine Krieger vom 24.02.2014

Beschluss der gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, und des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft vom 09.12.2015 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin und des Referenten

1. Anträge

Die Herren Stadträte Alexander Reissl und Nikolaus Gradl haben mit Antrag Nr. 08-14 / A 00177 „Abonnierbarkeit der Ausbildungstarife I und II“ vom 23.07.2008 (Anlage 1) beantragt, dass sich die Landeshauptstadt München in der MVV-Gesellschafterversammlung unabhängig von der Einführung eines Semestertickets für eine Abonnierbarkeit der Ausbildungstarife einsetzt.

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 2) 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 anderem, 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.

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 17.09.2014 wurde die Beschlussvorlage hierzu erstmalig behandelt und mit der Maßgabe, sie nach dem Vorliegen der Ergebnisse einer Marktuntersuchung des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) in einer gemeinsamen Sitzung von Wirtschafts- und Planungsausschuss weiter zu behandeln, vertagt. Die Ergebnisse dieser Erhebung liegen nun vor und werden anschließend dargelegt.

In der Diskussion des Ausschusses wurden auch Fragestellungen zur „Mobilität in Deutschland“ (MiD) angesprochen, auf die weiter unten eingegangen wird. Außerdem wurde in der Sitzung ein Änderungsantrag (Anlage 3) von Herrn Stadtrat Dr. Michael Mattar eingebracht (Antrag Nr. 14-20 / A 00242), in dem gefordert wird, dass der Stadtrat eine Kommission bilden möge, die bis zum Herbst 2015 Vorschläge für ein verbessertes Tarifangebot für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene erarbeitet. Parallel soll der Oberbürgermeister mit dem Freistaat über eine Änderung und Lockerung

der staatlichen Vorgaben für Ausbildungstarife verhandeln. Diesem Änderungsantrag wird durch die Marktforschungsstudie des MVV und den aus ihr resultierenden Konsequenzen entsprochen.

Mit Schreiben vom 02.12.2013 und 01.07.2014 wurde um Terminverlängerungen gebeten, die auch entsprechend gewährt wurden.

Die Mitglieder des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung wurden mit Schreiben vom 24.02.2015 darüber informiert, dass eine erneute Beschlussvorlage im Herbst 2015 vorgelegt werden wird, da die Ergebnisse der Marktforschungsuntersuchung der MVV Gesellschafterversammlung erst am 10.07.2015 vorgestellt werden würden.

Die FDP-Fraktion hat mit Antrag Nr. 08-14 / A 04810 „Kostenlose ÖPNV-Nutzung für Jugendliche bis zum 16. Lebensjahr“ vom 21.11.2013 (Anlage 4) eine kostenlose ÖPNV-Nutzung für Jugendliche innerhalb der LHM unter finanzieller Beteiligung des Freistaats gefordert.

Herr Stadtrat Dr. Dietrich hat mit Antrag Nr. 08-14 / A 04956 „Ausbildungstarife familienfreundlich gestalten“ vom 20.12.2013 (Anlage 5) beantragt, die gleitende Geltungsdauer für Zeitkarten, die im letzten Jahr gegen erhebliche Bedenken der Verkehrsunternehmen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen eingeführt wurde, auch für Wochen- und Monatskarten des Ausbildungstarifs einzuführen.

Herr StR Christian Müller, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Birgit Volk, Herrn StR Andreas Lotte, Frau StRin Anja Berger, Frau StRin Jutta Koller und Frau StRin Sabine Krieger haben mit Antrag Nr. 08-14 / A 05159 „Einführung eines Münchner Ausweises für Schüler und Auszubildende“ vom 24.02.2014 (Anlage 6) ein einheitliches pauschales Ticket für Schüler und Auszubildende mit Wohnsitz München zu einem ermäßigten Preis gefordert.

Diese Anträge wurden zuletzt mit Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft vom 01.07.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 00560) aufgegriffen und hierbei wurde auf die erforderlichen Diskussionen in den Gremien der MVV GmbH verwiesen.

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

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Referat für Arbeit und Wirtschaft nehmen inhaltlich zu den Anträgen wie folgt Stellung:

2. 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 2016 geplant ist, zu beteiligen.

Damit liegt eine gute Datenbasis für das Mobilitätsverhalten der Münchnerinnen und Münchner vor, die in den nächsten Jahren weiter aktualisiert wird. 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.

Zu voraussichtlich am Markt zu erwartenden Nachfrage- und Erlöseffekten modifizierter Angebote im MVV-Ausbildungstarif und neuer Angebote für die Zielgruppe Kinder und Jugendliche hat der MVV zusammen mit der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und S-Bahn München eine spezifische Marktuntersuchung in Auftrag gegeben (s. Gliederungspunkt 4).

3. 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.

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 17.09.2014 wurden auch weitere Fragen zur MiD und dem Erkenntnisgewinn aus dieser Studie angesprochen. Dazu wird Folgendes ausgeführt: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird bei der Auswertung der nächsten MiD das Mobilitätsverhalten der

Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen weiter verfolgen, auswerten und dem Stadtrat zu gegebener Zeit berichten. Grundsätzlich wird aber noch angemerkt, dass die MiD mit seiner Aufstockung für München eine bundesweite Untersuchung ist, in der keine Sonderfragen oder -kapitel zu München behandelt werden können. Lediglich die Anzahl der Befragungen können durch die Stadt München, gemeinsam mit MVV und der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), aufgestockt werden, dies ist auch beabsichtigt (s. auch BV Nr. 14-20 / V 03899 vom 23.09.2015).

3.1. 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 zufriedenstellend 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.

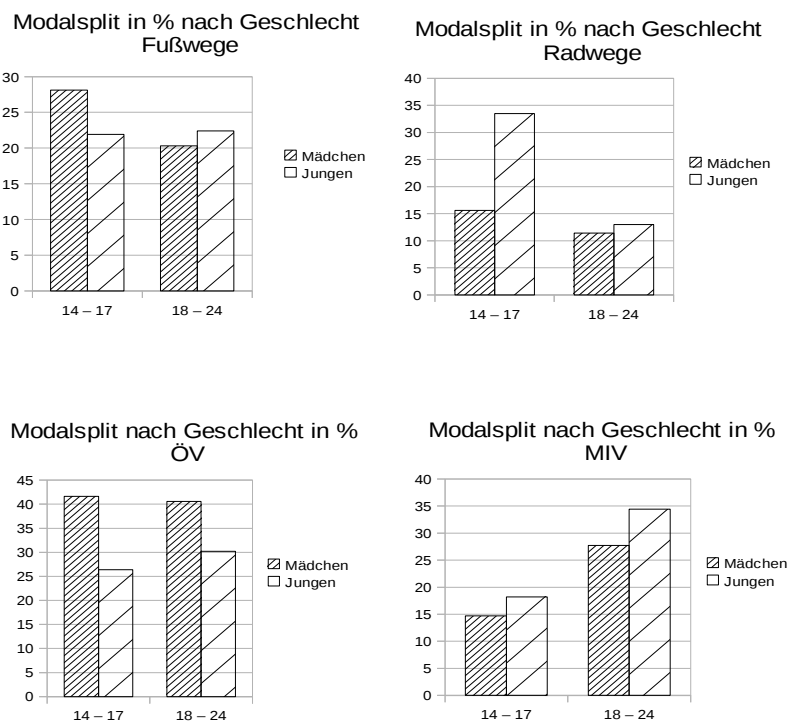


Abbildung 1: Modalsplit nach Geschlecht (MiD 2008)

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.

3.2. Entwicklung

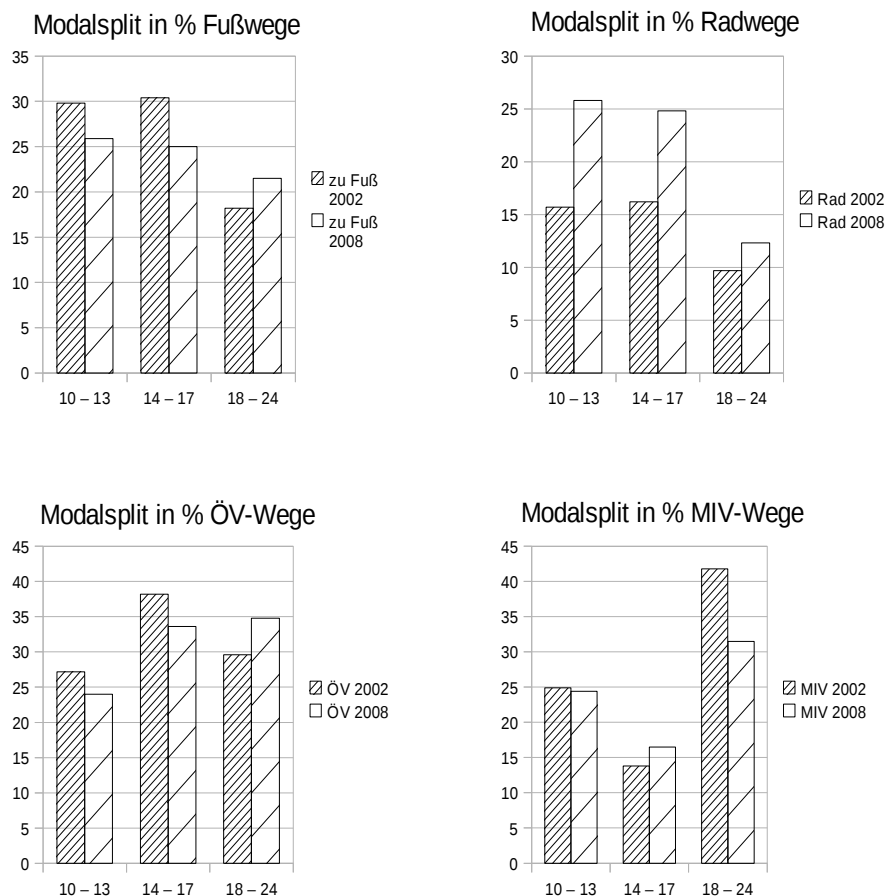


Abbildung 2: Vergleich MiD 2002 und MiD 2008

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.

Ergänzend wird noch angemerkt, dass bei der MiD 2002 der berufsbedingte Wirtschaftsverkehr nicht einbezogen war, ein Vergleich des Modalsplits bei Kindern und Jugendlichen dennoch möglich ist, da er in diesen Gruppen eine untergeordnete Bedeutung hat und somit eine hinreichende Genauigkeit gewährleistet ist.

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 uneinheitlich ist, deshalb sollte die für voraussichtlich 2016 vorgesehene nächste MiD abgewartet werden, um endgültige Trends erkennen und bewerten zu können.

4. Tarifstruktur

4.1. Vorbemerkung

Vorab der Hinweis, 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 bereiten, 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).

4.2. Spezifische Tarifangebote für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene

Die spezifischen Tarifangebote für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene sind 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 mindestens 3 km betragen.
Den betroffenen Kindern ist es aber jederzeit möglich, auf eigene Kosten Zeitkarten nach dem MVV-Ausbildungstarif zu erwerben.
- **Ausbildungstarif I (AT I) für Schüler von 6 bis 14 Jahren und Ausbildungstarif II (AT 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.
- Semesterticket (Probetrieb seit 2013 bis 2016): Mit dem verpflichtenden Solidarbeitrag (derzeit 61 €) ist eine Fahrtberechtigung abends und am Wochenende im MVV-Gesamtnetz verbunden. Mit der optionalen IsarCard Semester (152 €) entfällt die zeitliche Einschränkung.
- 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.

5. Ergebnisse und Rückschlüsse aus der gemeinsamen Marktuntersuchung des MVV, der MVG und S-Bahn München

5.1. Marktuntersuchung zu den Nachfrage- und Erlöseffekten modifizierter Angebote im MVV-Ausbildungstarif und neuer Angebote für die Zielgruppe Kinder und Jugendliche

Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) hat zusammen mit den Projektpartnern MVG und S-Bahn München im November/Dezember 2014 eine Marktuntersuchung zu den Nachfrage- und Erlöseffekten von modifizierten Angeboten im MVV-Ausbildungstarif und von neuen Angeboten für die Zielgruppe Kinder und Jugendliche in Auftrag gegeben.

Das Gesamtprojekt der Marktuntersuchung – inkl. Institutsbriefing, Ausschreibung, Institutsauswahl, Fragestellung und Schlussfolgerungen aus den Untersuchungsbefunden

– wurde im Auftraggeber-Konsortium aus Verbundgesellschaft und Verkehrsunternehmen MVG und S-Bahn einvernehmlich abgestimmt und gesteuert.

Das Ziel der Untersuchung waren Antworten auf die Fragen:

- Welche neuen Produkte und Preise werden vom Markt akzeptiert?
- Wie hoch werden Marktausschöpfung, Nachfrageveränderung und Ergiebigkeit für die Ertragssicherung eingeschätzt?

Von politischer Seite bestand die Erwartung, dass die bisherigen Angebote für die Nutzung zu vereinfachen und die Kosten für die Mobilität von Kindern und Jugendlichen im Verbundraum günstiger zu gestalten seien. Die Erwartungen des Auftraggeber-Konsortiums bestanden ferner in einer Vereinfachung des Vertriebs und einer höheren Kundenbindung durch Abonnements im Ersatz der verschiedenen Tarifangebote für den Freizeitverkehr durch Bündelung in einem neuen Angebot. Dabei waren sämtliche Nachfrageeffekte und die komplexen Zusammenhänge mit den Ausgleichzahlungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu berücksichtigen.

Von den MVV-Gremien wurde beschlossen, eine entsprechende Marktuntersuchung durchführen zu lassen, mit der mögliche neue oder veränderte Angebote oder auch ein veränderter Angebotsmix für die genannten Zielgruppen ggf. konzipiert und hinsichtlich ihrer finanziellen Auswirkungen bewertet werden können.

Die Auftraggeber haben im Vorfeld der Untersuchung zudem einige mögliche Tarifangebote erarbeitet, die auf ihre Nachfrage- und Erlöseffekte untersucht werden sollten. Diese betreffen:

- Pauschalangebote im Ausbildungstarif (AT) I, er gilt für Schülerinnen und Schüler bis 14 Jahre
- Abo-Angebote im AT I und II (AT II gilt für Auszubildende ab 15 Jahren)
- Kommerzielles Freizeitangebot für Unter-21-Jährige, Arbeitstitel „YoungTicket“ als Monatskarten- und Abo-Angebot

Die Ausgestaltung der konkret zu untersuchenden Angebote wurde dabei im Detail zwischen den Projektpartnern abgestimmt; dabei blieb aber auch Spielraum für davon unabhängige Lösungen.

Ein Pauschalangebot im MVV-AT II wurde dabei vom Auftraggeber-Konsortium nicht ins Untersuchungsportfolio übernommen und zwar aus folgenden Gründen:

- Ein solchermaßen berechneter Durchschnittspreis mit rd. 55 € pro Monat wäre aufgrund der im AT II im Vergleich zum AT I wesentlich größeren Preisspreizung deutlich höher als im AT I. Das würde für die heutigen Nutzerinnen und Nutzer der unteren Preisstufen (1-3 Ringe) eine Preisanhebung von bis zu (+) 42% und für Nutzende der weiteren Distanzen Preisermäßigungen von bis zu (-) 65% bedeuten.

- Ein Pauschalpreis im AT II würde aufgrund des in diesem Tarifsegment mit rd. 80% deutlich höheren Anteils von Selbstzahlenden als im AT I (10 %) zu einem deutlich höheren Anteil von Nutzerinnen und Nutzern führen, die aufgrund der Pauschalpreisgestaltung auch viel mehr zahlen müssten als bei einer nach Tarifrängen gestaffelten Preisbildung, was nicht im Sinne der im AT eingebrachten Reformüberlegungen wäre.
- Die Nutzerstruktur im AT II ist – im Unterschied zu der des AT I – vergleichsweise inhomogen, was in die gleiche Richtung wirkt.
- Eine sehr große und vergleichsweise homogene Gruppe von ehemaligen Nutzerinnen und Nutzern des AT II – die Studierenden – kann heute mit dem MVV-Semesterticket bereits ein günstiges Angebot auf Basis einer (quasi) Pauschalpreisbildung nutzen und hätte von einer Pauschalpreisbildung im AT II keine Vorteile mehr.
- Im Unterschied zum Ausbildungstarif ist eine Pauschalpreisbildung beim Semesterticket auch deshalb wesentlich besser realisierbar, da neben dem Pauschalpreis für die Isarcard Semester 146,50 € (SS 2015) auch alle Studierenden obligatorisch einen Sockelbetrag in Höhe von derzeit 59 € (SS 2015) bezahlen; dieses Modell wäre bei Schülern und Auszubildenden nicht machbar.
- Das erzielte Ergebnis wäre sogar kontraproduktiv zum auslösenden Motiv der Pauschalpreisbildung: man bekäme so
 - o eine deutlich ungerechtere Tarifgestaltung, weil sehr viele Nutzerinnen und Nutzer, Schülerinnen und Schüler und Auszubildende, anders als bei einer Pauschalpreisbildung im AT I, sehr viel mehr zahlen müssten als beim Status quo,
 - o entsprechende Abwanderungen aus dem ÖPNV in andere Verkehrsarten,
 - o entsprechend deutlich höhere Mindereinnahmen als beim Pauschalpreismodell für den AT I und entsprechend deutlich höhere notwendige Ausgleichsbeträge durch die öffentliche Hand.
- Die entsprechenden Ergebnisse der Marktuntersuchung zur Pauschalpreisbildung im AT I, mit erheblichen Umsatzrisiken (-19 %) und Mindereinnahmen im höheren einstelligen Millionenbereich, zeigen, dass die Vorabüberlegungen des Auftraggeber-Konsortiums in die richtige Richtung gingen.
- Zudem hätte die Untersuchung dieser spezifischen Fragestellung, bei vergleichsweise geringer Realisierungschance (Gründe s. o.) noch einmal deutlich höhere Kosten der Marktuntersuchung zur Folge gehabt.

Die zu untersuchenden Angebote waren im Detail wie folgt strukturiert:

Pauschalangebote im Ausbildungstarif I (AT I/bis 14 Jahre)

Die Nutzerstruktur im AT I ist – im Unterschied zu der des AT II – sehr homogen. Es handelt sich um Schülerinnen und Schüler bis einschließlich 14 Jahren. Die Gesamteinnahmen hieraus innerhalb des MVV-Gesamtsgebiets resultieren zu knapp 90 %

aus den Einnahmen für die Kostenfreiheit des Schulweges. Die restlichen 10 % werden durch die sogenannten Selbstzahlenden erzielt.¹

Das Pauschalangebot – kalkuliert als Durchschnittspreis aus Einnahmen und Stückzahlen im AT – ist bis 14 Uhr für die ausgestellte Relation Wohn- und Schulort nach Ringen (wie bisher) gültig, danach entfällt die räumliche Begrenzung und das Angebot gilt MVV-weit. In den Ferienzeiten entfällt die zeitliche Einschränkung. Insgesamt waren zwei Angebotsvarianten im AT I zu berücksichtigen:

- a) ein Pauschalpreis jeweils für die Monatskarte und die Wochenkarte,
- b) ein gemeinsamer Monatspauschalpreis (kalkulatorischer gemeinsamer Durchschnittspreis aus Einnahmen und Stückzahlen bzgl. Wochen- und Monatskarten).

- Zu Variante a): jeweils ein Pauschalpreis für Monats- und Wochenkarte
 - o Pauschalpreis Monatskarte

Der Pauschalpreis für die Monatskarte beträgt hier 39,90 €; er errechnet sich aus:

$$\frac{\text{Einnahmen Monatskarte (Schulwegkostentr. + Selbstzahler + Grüne Jugendkarte)}}{\text{Stückzahlen Monatskarte (Schulwegkostenträger + Selbstzahler)}}$$

- o Pauschalpreis Wochenkarte

Der Pauschalpreis für die Wochenkarte beträgt hier 13,30 €; er errechnet sich aus:

$$\frac{\text{Einnahmen Wochenkarte (Schulwegkostenträger + Selbstzahler)}}{\text{Stückzahlen Wochenkarte (Schulwegkostenträger + Selbstzahler)}}$$

Eine echte Wahlfreiheit bzgl. Monats- und Wochenkarten soll durch die gewählten Fahrpreise gewahrt bleiben. Aus diesem Grund wurde eine Art „Sicherheitsaufschlag“ berechnet, der insbesondere bei der Wochenkarte zum Tragen kommt. Der rechnerische Monatspauschalpreis wurde aufgerundet, die Wochenkarte erhält den Faktor 3 zur Monatskarte.

- Zu Variante b): ein gemeinsamer Monatspauschalpreis

Der Pauschalpreis für das neue Monatsangebot (ohne spezifisches Wochenkartenangebot) beträgt 36,90 €; er errechnet sich aus:

¹ Im AT II ist das Verhältnis Selbstzahler/Kostenfreie ganz anders: Bisher – ohne Semesterticket-Angebot – lag es bei durchschnittlich 80/20; seitdem ein Semesterticket angeboten wird, dürfte es deutlich verändert sein; gemäß einer aktuellen Schätzung liegt es jetzt eher bei 65/35 (Basis: Monatskarten).

Einnahmen Wochen- und Monatskarte (Schulwegkostentr. + Selbstzahler + GJK)
 Stückzahlen Woche (Woche/4) + Monat (Schulwegkostenträger + Selbstzahler)

Die gemeinsame Monatspauschale soll im Vergleich zu Variante a) preislich attraktiver angeboten werden. Aus diesem Grund wurde hier ein Preisabschlag im Vergleich zum rechnerischen Durchschnittspreis zum Ansatz gebracht. Der Abschlag wurde mit ca. 3 € angesetzt.

Abo-Angebot im Ausbildungstarif I (bis 14 Jahre) und II (ab 15 Jahre)

Alternativ zu den Pauschalangeboten (im AT I) kann sowohl im AT I als auch im AT II mit heutiger Struktur jeweils ein Abonnement eingeführt werden. Diese Möglichkeit gibt es gegenwärtig nicht.

Das Abo beinhaltet sowohl einen Preisvorteil auf Jahresbasis gegenüber dem monatlichen bzw. zwölfmaligen Kauf einer Monatskarte p. a., als auch eine netzweite Freigabe in den Sommerferien. Dabei soll ein Abo-Preisrabatt von 1,5 Monatskarten gelten für:

- den Ausbildungstarif I für die Zielgruppe der Selbstzahlenden (Schülerinnen und Schüler, aktuell ca. 10 % der gegenwärtigen Nachfrage)
- den Ausbildungstarif II für die Zielgruppe der Selbstzahler (Schüler + Azubis + Sonstige) (aktuell ca. 65 % der gegenwärtigen Nachfrage)

Die Grüne Jugendkarte (bisheriges Ergänzungsangebot zum vorhandenen Ausbildungstarif) könnte mit den gegenwärtigen Nutzungsbedingungen ggf. entfallen, hierfür wird ein neues kommerzielles Ergänzungsangebot – ohne Bindung an den Ausbildungstarif – für den Freizeitverkehr angeboten (Arbeitstitel: Young Ticket, s. u.).

Kommerzielles Freizeitangebot für Unter-21-Jährige, „YoungTicket“

Im bisherigen Angebotsportfolio gibt es kein reines Freizeitangebot für Kinder und Jugendliche. Der Erwerb der Grünen Jugendkarte als eine Art Ergänzungsangebot im heutigen Ausbildungstarif ist an das Vorhandensein der Kundenkarte im Ausbildungstarif und den Kauf der jeweiligen Wertmarke für den Ausbildungstarif gekoppelt. Mit einem rein kommerziellen Freizeitangebot (Arbeitstitel „YoungTicket“), das völlig unabhängig vom Ausbildungstarif wäre, würde für das Freizeitsegment ein eigenes, aus diesem Grund als „kommerziell“ bezeichnetes, Ticketangebot bereitgehalten. Die Angebote „Grüne Jugendkarte“ und „U 21“ würden – ggf. – mit folgenden Zielen entfallen:

- Konzentration der Kommunikation auf ein attraktives, einfach nutzbares Freizeitangebot,
- Vereinfachung des gegenwärtigen Angebots,
- Lenkung der Kundschaft auf den Ausbildungs- und Freizeitstarif,

- Vermeidung von Nachfrageveränderungen mit negativen Erlöseffekten („Tarifunterwanderung“ durch Zonentarif).

Die Marktuntersuchung sollte erstens Erkenntnisse zur die Untersuchung auslösenden Grundfragestellung beisteuern und klären, ob die häufig geäußerten Annahmen, der MVV-Ausbildungstarif gelte bei den entsprechenden Zielgruppen als

- zu teuer,
- zu kompliziert (insbesondere der Bestellvorgang für Kundenkarten) und sei
- zu wenig bekannt,

zutreffen und – falls dies der Fall ist – in welcher Ausprägung und in welchen Zielgruppen. Zweitens sollten durch die Untersuchung Anhaltspunkte aus Kundensicht für eine zielgruppenadäquate Optimierung des Angebots für Kinder und Jugendliche zur Verfügung gestellt werden.

Da über die zugrunde liegenden Markt- und Nutzungsstrukturen im Ausbildungstarif bisher nur wenig bekannt ist, sollte eine entsprechende Marktuntersuchung drittens die für die ggf. durchzuführenden Angebotsmodifikationen und entsprechenden Kalkulationen – im Sinne einer Optimierung für Anbietende und Kundschaft – notwendige Basismarktdaten bereitstellen, sämtliche Nachfrage- und Erlöseffekte der beschriebenen Angebotsmodifikationen zuverlässig, auf repräsentativer Basis ermitteln und jeweils die erlösoptimalen Parameter (Preise, weitere Angebotsmodalitäten wie Zeitbeschränkungen, Abo-Rabattmodelle etc.) aufzeigen. Letztgenannter Punkt stellte den Schwerpunkt der Untersuchung dar. Auf Grundlage der Untersuchungsbefunde soll entschieden werden, ob und welche Angebote in welcher Ausprägung und zu welchen Bedingungen eingeführt werden. Die Angebote U 21 und Grüne Jugendkarte sind ggf. in ein neues Freizeitangebot zu überführen.

5.2. Untersuchungsdesign

Die Durchführung dieser Studie erfolgte durch das Marktforschungsinstitut Info GmbH im November und Dezember 2014 als bevölkerungsrepräsentative telefonische (Computer Assisted Telephone Interview, CATI-) Untersuchung bei insgesamt 1.007 Personen innerhalb der Zielgruppen. Dazu gehörten

- AT-I-Berechtigte (413 Personen)
- AT-II-Berechtigte (552 Personen), darunter:
 - o AT-II-Berechtigte mit Grüner Jugendkarte (101 Personen)
 - o Studierende unter 21 Jahre ohne IsarCard Semester (36 Personen)
- Personen unter 21 Jahre ohne AT-Berechtigung (42 Personen)

Die Grundgesamtheit besteht aus Personen ab sechs Jahren, die im MVV-Gebiet ihren Wohnsitz haben. Die Zielgruppe wurde im Rahmen eines umfangreichen Screenings aus der Gesamtbevölkerung im MVV ermittelt. Insgesamt wurden dafür zusätzlich ca. 12.700 telefonische Interviews (ca. zehn Fragen) durchgeführt, auf deren Basis eine repräsentative Stichprobe für die relevante Zielgruppe gewonnen werden konnte. Gleichzeitig erlaubte das umfangreiche Screening eine verlässliche Bestimmung des

Umfangs und der Strukturen der Zielgruppe und die Gewichtung der Ergebnisse. Durch das umfangreiche Screening konnte außerdem sichergestellt werden, dass die Stichprobe in keiner Hinsicht verzerrt ist und damit eine valide Hochrechnung der Ergebnisse auf die Grundgesamtheit ermöglicht.

Der MVV berichtet im Folgenden über die Ergebnisse der Untersuchung und unterbreitet Vorschläge zum weiteren Vorgehen. Die Auswertung der Marktuntersuchung ist abgeschlossen.

5.3. Wesentliche Ergebnisse der Marktuntersuchung

Bekanntheit und Nutzung des Ausbildungstarifs

Etwa zwei Drittel (66 %) der AT-I-Berechtigten ist der Ausbildungstarif bekannt. Bei den AT-II-Berechtigten liegt dieser Anteil bei gut vier Fünfteln (81 %). D. h. im Umkehrschluss, etwa einem Drittel (34 %) der AT-I- und knapp einem Fünftel (19 %) der AT-II-Berechtigten ist der Ausbildungstarif nicht bekannt. Die Nutzeranteile der jeweiligen Ausbildungstarife (Kostenfreie und Selbstzahlende) an den AT-Berechtigten sind in AT I und AT II mit 25 % bzw. 26 % ungefähr gleich hoch, d. h. jeweils rund drei Viertel der Berechtigten nutzen den Ausbildungstarif nicht – und dies überwiegend, weil dafür kein Bedarf gesehen wird.

Vor- und Nachteile des AT aus Sicht der Zielgruppe der den AT-Nutzenden und -Kennenden

Das Hauptargument für einen Ausbildungstarif ist der Preis („günstiger/billiger/preiswert allgemein“); dieser Ansicht sind 35 % der AT I- und 42 % der den AT II-Nutzende- bzw. derer, die den Tarif kennen. An zweiter Stelle folgt die Kostenfreiheit als genannter Vorteil (24 % AT I- und 5 % der den AT II-Nutzenden/-Kennenden). Daneben werden Sicherheit („kommen sicher zur Schule/Ausbildungsstätte“), Selbständigkeit („ermöglicht selbständiges Fahren der Kinder, kein Bringen/ Abholen mehr“) und Flexibilität als Vorteile genannt.

Als Hauptnachteil des AT wird die Ringbegrenzung gesehen; dies sehen jeweils 9 % der AT I- bzw. AT II-Nutzenden und den Tarif Kennenden so. Im AT II-Bereich wird auch der Preis („zu teuer“, 19 % – AT I: 8 %) und der umständliche Erwerb (8 % – AT I: 2 %) negativ gesehen. Etwa jeder zweite AT I-Nutzende bzw. den Tarif Kennende (51 %) sieht im AT hingegen keine Nachteile; im AT II ist dies ein knappes Drittel (31 %), weitere 23 % im AT I und 17 % im AT II können keine Angaben zu Nachteilen machen (nennen also ebenfalls keine Nachteile). Vor allem im AT I kann somit auf eine hohe Zufriedenheit geschlossen werden.

Akzeptanz, Nachfrage- und Erlöseffekte alternativer bzw. modifizierter Angebote AT I: Pauschalpreisangebote

Angebot einer pauschalen Monats- und Wochenkarte

Das allgemeine Kundeninteresse an einem pauschalen Angebot ist geringer als bei einem Abo (s. u.): Nur etwas über ein Drittel zeigt sich daran sehr interessiert. Bei aktuellen AT-I-Nichtnutzenden fällt das Interesse insgesamt auch eher verhalten aus. Auch die Kaufbereitschaft bei schrittweiser Preisreduzierung führt sowohl bei der Monats- als auch der Wochenkarten-Variante zu einer eher geringen Nachfragesteigerung. Insgesamt ist die Kaufbereitschaft bei den Pauschalangeboten sowohl für Monats- als auch für Wochenkarten nur gering. Sie ist zudem deutlich geringer als beim Abo (s. u.).

Die aktuell selbstzahlenden AT-Nutzenden lehnen das pauschale Angebot mehrheitlich ab. Das pauschale Angebot substituiert neben der Grünen Jugendkarte auch andere

Zeitkarten; weiterhin sinken die Ausgaben für Bartarife. Der Preis würde dafür für viele Nutzerinnen und Nutzer steigen.

Die Umsatzentwicklung ist entsprechend bei den AT I-Nutzenden beim jeweils niedrigsten abgefragten Preis – und dort entsprechend jeweils höchster Kaufbereitschaft – von 39,90 € für die Monatskarte und 13,30 € für die Wochenkarte deutlich negativ. Lediglich bei der Zielgruppe der AT I-Nicht-Nutzerinnen und Nicht-Nutzer ließe sich ein deutlicher Umsatzzuwachs generieren, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass die bisherigen Nichtnutzerinnen und Nichtnutzer auch zum Kauf mobilisiert werden können. Wenn eine Kaufmobilisierung nicht in der erforderlichen Weise – wie es in der Untersuchung zum Ausdruck kommt – erfolgt, ist das Umsatzrisiko erheblich; im ungünstigsten Fall drohen Umsatzverluste von 19 % (= 5,8 Mio. € p. a.) in der Zielgruppe der AT-I-Nutzenden. Aufgrund des geringen Kauf- und Nutzungsinteresses und des nicht einschätzbaren Risikos, ob und in welcher Weise die AT-I-Nichtnutzerinnen und Nichtnutzer zum Kauf des Angebotes mobilisiert werden könnten, wie dies für eine nicht negative Umsatzentwicklung zuträglich wäre, wird von einer Einführung dieser Variante abgeraten.

Angebot einer pauschalen Monatskarte ohne Wochenkarte

Auch eine noch günstigere Monatskarte, bei der die Wochenkarte wegfällt, wirkt nur unwesentlich nachfragesteigernd. Im Vergleich zur etwas teureren Variante mit Wochenkarte gibt es kaum mehr Kaufbereitschaft. Beim günstigsten Preis von 36,90 € sind es gerade einmal zwei Prozentpunkte mehr als bei der Variante mit Wochenkarte. Das Interesse der Kundenschaft und potentiellen Kundenschaft an diesem Angebot ist auch bei dieser Variante nur sehr gering. Die selbstzahlenden AT-Nutzerinnen und Nutzer lehnen das Angebot mit noch größerer Mehrheit ab.

Bei dieser Variante ist – anders als bei der Variante mit Wochenkarte – zudem auch der Gesamtumsatzeffekt negativ und das Erlösrisiko noch höher, so dass auch bei diesem Modell keine Veranlassung besteht, es für eine Weiterverfolgung zu empfehlen.

AT I und II: Abo-Angebot für Selbstzahlende

Die allgemeine Kaufbereitschaft für ein Jahresabonnement im AT ist bei den selbstzahlenden AT-I- und AT-II-Nutzerinnen und Nutzern mehrheitlich vorhanden. Unter den AT-I-Selbstzahlenden (59 %) ist diese Kaufbereitschaft dabei höher als unter den AT-II-Selbstzahlenden (38 %). Die AT-I-Selbstzahlenden reagieren stärker auf einen zunehmenden Preisvorteil als die AT-II-Selbstzahlenden. Eine psychologische Preis- bzw. Rabattschwelle scheint dabei bei einem 10,5-fachen Monatskartenpreis für das Jahresabo zu liegen. Die weitere Steigerung des Abo-Rabatts auf einen nur noch 10-fachen Monatskartenpreis bringt hingegen nur noch unwesentlich Nachfragezuwachs – bei gleichzeitig steigendem Erlösrisiko.

Die Einführung eines Abonnements für Selbstzahlende im AT führt bei einer Rabattgewährung eines 1,5-fachen Monatskartenpreises (10,5/12) bei den AT-I-Berechtigten zu keinen und bei den AT-II-Berechtigten zu geringfügigen Umsatzsteigerungen in einer Größenordnung von einem Prozent.

Aufgrund des insgesamt geringen Risikos im AT-I-Bereich (kein Erlös-Effekt) und der prognostizierten leichten Umsatzmehring im AT-II-Bereich wird dieses Modell deshalb – und weil es zugleich den Wünschen in der Zielgruppe entgegenkommt – zur Einführung empfohlen. Die für eine Markteinführung erforderlichen Details werden von den Partnern derzeit bearbeitet.

Kommerzielles Freizeitangebot für Kinder und Jugendliche (Unter-21-Jährige, U21) – „YoungTicket“

YoungTicket als Monatskarte

Bei einem YoungTicket ist das Interesse der Zielgruppen eher verhalten, lediglich ein Viertel äußert starkes Interesse. AT-II-Berechtigte sind deutlich interessierter als AT-I-Berechtigte. Entsprechend ist auch die Kaufbereitschaft für dieses Angebot eher gering. Nur ein knappes Viertel äußert Kaufinteresse, aber über drei Viertel haben kein Kaufinteresse für ein YoungTicket, selbst bei dessen günstigster Preisvariante von 28 €. Nur jeder Fünfte unter 21 Jahren würde ein YoungTicket als Monatskarte zum Preis von 28 € kaufen; U 21 nutzende Personen sind von allen Gruppen noch die kaufinteressiertesten: Die Kaufbereitschaft liegt hier bei 35 %. Gleichwohl liegt die Kaufbereitschaft bei diesem Angebot mit 19 % bei der günstigsten Variante noch über der Kaufbereitschaft, die bei allen Pauschalpreisvarianten im AT I geäußert wurde.

Die Umsätze würden sich bei der am ehesten präferierten Variante entsprechend negativ entwickeln: Der Rückgang läge bei rund sieben Prozent, das entspricht Mindereinnahmen von 8,7 Mio. € p.a. Damit entsteht kein sich selbst tragendes Angebot.

YoungTicket als Abonnement

Das Zielgruppen-Interesse an einer Abo-Variante dieses Angebotes ist noch einmal geringer als bei der Monatskartenvariante: Nur ein knappes Zehntel äußert hier Kaufinteresse, auch hier sind dies eher die AT-II-Berechtigten. Die Kaufbereitschaft ist entsprechend noch geringer als bei der Monatskarten-Variante und sie steigt auch kaum bei günstigeren Abo-Rabatt-Varianten. Nur rund jeder Elfte in der Zielgruppe unter 21 Jahren würde bei der günstigsten Rabattvariante (zweifacher Monatskartenpreis, 10/12) mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit zur Käuferin bzw. Käufer werden.

Die zusätzliche Einführung des YoungTickets als Abonnement hätte keinen wesentlichen Einfluss auf die Umsatzentwicklung – diese bliebe auch bei einem Abo-Angebot deutlich negativ.

5.4. Das ideale Ticket für junge Leute: Leistungsbestandteile

In einer abschließenden offenen Frage der Untersuchung hatten die befragten Zielgruppen Gelegenheit, sich ein ideales Ticket zu wünschen und dessen Leistungsbestandteile zu beschreiben. Danach ist – was nicht wirklich überraschend ist – ein günstiger Tarif das wichtigste Leistungsmerkmal; dies äußern 42 %. Ein Viertel (25 %) wünscht sich einen räumlich weiter gefassten Gültigkeitsbereich, knapp ein Fünftel (19 %) keine zeitlichen Einschränkungen.

Der Preisaspekt würde in Würdigung der Untersuchungsbefunde am ehesten mit dem Abo-Angebot in AT I und II bedient und dies bei gleichzeitig relativ hoher Kaufbereitschaft und sehr geringem bzw. nicht vorhandenem Erlösrisiko.

Die Aspekte eines räumlich weiter gefassten Gültigkeitsbereichs und nicht vorhandener zeitlicher Einschränkungen würden am ehesten mit dem kommerziellen Freizeitangebot eines YoungTicket bedient, bei allerdings relativ geringem Nutzungsinteresse, relativ geringer Kaufbereitschaft und gleichzeitig dadurch ausgelösten Erlösminderungen in Höhe von 8,7 Mio. € p.a.

5.5. Fazit und weiteres Vorgehen aus der Marktuntersuchung

Nach den vorliegenden Ergebnissen ist festzustellen, dass das bisherige Angebot von den Nutzerinnen und Nutzern durchaus geschätzt wird und insgesamt betrachtet nicht so negativ eingestuft wird, wie dies bestimmte Interessengruppen gelegentlich in der Öffentlichkeit darzustellen versuchen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass das derzeit bestehende Angebot für Schülerinnen und Schüler sowie Jugendliche nicht weiter optimiert werden kann.

Zentrale Erkenntnisse aus der Marktuntersuchung sind, dass zum einen ein Abonnement für Schülerinnen und Schüler und Auszubildende von den Zielgruppen positiv aufgenommen würde und zum anderen, dass es noch Defizite beim Bekanntheitsgrad der Angebote im Ausbildungstarif gibt. Etwa einem Drittel der AT I- und knapp einem Fünftel der AT II-Berechtigten ist der Ausbildungstarif nicht bekannt. Ziel muss es daher sein, diese Defizite zu beseitigen.

Ein von bestimmten Interessengruppen gefordertes neues Freizeitangebot (z. B. in Form eines YoungTickets) wurde ebenfalls auf seine Markteffekte untersucht. Ergebnis ist, dass ein solches Angebot kaum neue Kundengruppen erschließen würde.

Die Gesellschafterversammlung hat die MVV GmbH am 10.07.2015 beauftragt, einen konkreten Entscheidungsvorschlag für die Einführung einer Abo-Möglichkeit in den Ausbildungstarifen für die Sitzungen am 18.09.2015 zu erarbeiten. Verbundrat und Gesellschafterversammlung der MVV GmbH haben in ihren Sitzungen am 18.09.2015 der Einführung eines Abos in den Ausbildungstarifen zum 01.08.2016 zugestimmt. Gleichzeitig wurde die Einführung einer gleitenden Geltungsdauer für Zeitkarten der Ausbildungstarife (s. Ziff. 7) abgelehnt.

5.6. Ausweitung des Münchner Ferienpasses

Mit Stadtratsantrag Nr. 08-14/ A 03969 der Stadtratsfraktion „Die Grünen/RL“ vom 16.01.2013 wurde gefordert, die MVV-Nutzung des Münchner Ferienpasses von derzeit nur für den Zeitraum der Sommerferien auf alle Ferienzeiten und für die Nutzergruppe der 15 bis 17-jährigen Jugendlichen auszuweiten; bisher wird die MVV-Nutzung für 6-14-jährige Kinder in den Sommerferien angeboten.

Von der Verbundgesellschaft wurde, nach Kalkulation und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, dem Sozialreferat/Stadtjugendamt am 20.03.2013 ein Preisangebot für die verbundweite Nutzung des Münchner Ferienpasses zu allen Ferienzeiten für den bestehenden Nutzerkreis (6 bis 14-jährige Kinder) von 19,50 € (Tarifstand 09.12.2012) übermittelt.

In einem zweiten Schritt wurde im Stadtratsantrag die Erweiterung des Nutzerkreises auf Kinder und Jugendliche von 15 bis einschließlich 17 Jahre gefordert.

Auf Basis der vorliegenden Marktstudie wird die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH hierzu ein konkretes Angebot erarbeiten, über das das Sozialreferat den Stadtrat informieren wird.

6. Resümee

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 Ergebnisse der MiD 2016 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 im Tarifniveau.

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 Großstadtverbünde 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 also immer noch sehr hoch sind. Für zusätzliche Preisermäßigungen wären deshalb Modelle zur Finanzierung zu entwickeln.

Die Ergebnisse und Rückschlüsse aus der Marktuntersuchung des MVV sind wie folgt:

Das heutige Angebot des MVV wird geschätzt, könnte aber optimiert werden.

Es gibt noch Defizite im Bekanntheitsgrad der Ausbildungstarife, die zu beseitigen sind.

Ein Abonnement für Schülerinnen und Schüler sowie für Auszubildende wird weiter verfolgt. Die Umsetzung wurde zwischenzeitlich wie oben ausgeführt beschlossen.

Ein neues Freizeitangebot (z.B. Young-Ticket) ist nicht zielführend.

Die Gleichstellungsstelle für Frauen hat folgende ergänzende Anmerkungen zur Beschlussvorlage:

Da sich die Unzufriedenheit der Mädchen und jungen Frauen sowie der Jungen und jungen Männer deutlich mehr auf die Tarife als auf das Angebot des MVV bezieht, ist es entscheidend, nicht nur das Mobilitätsverhalten, sondern ebenfalls die Finanzsituation der jungen Menschen nach Geschlecht zu untersuchen, hier insbesondere die finanzielle Lage der Auszubildenden. Da die Entlohnung in den Lehrberufen je nach Arbeitsfeld und Berufsprofil sehr unterschiedlich ist, sollte überlegt werden, ob für Auszubildende einkommensabhängig (zwei) unterschiedliche Tarifniveaus seitens des MVV angeboten werden können. Die seitens des Referats für Arbeit und Wirtschaft und des Referats für Bildung und Sport aktuell durchgeführte Schulabsolvent_innen-Studie zeigt, dass es nach wie vor eine geschlechtsbezogene Ausbildungs- und Berufe Verteilung unter den Auszubildenden gibt und dass Mädchen und junge Frauen häufiger in Ausbildungen zu finden sind, die in einem schlechteren Lohnsegment zu finden sind. Eine Staffelung des Tarifs nach Vergütung kann hier also unter anderem auch eine geschlechterbezogene Schlechterstellung in der Ausbildung auffangen.

7. Bewertung der Anträge

Dem **Antrag Nr. 08-14 / A 00177 von Herrn Stadtrat Alexander Reissl und Herrn Stadtrat Nikolaus Gradl vom 23.07.2008** (Anlage 1) auf Abonnierbarkeit der Ausbildungstarife I und II wird gem. den Ausführungen unter Ziff. 5.5 entsprochen.

Dem **Antrag Nr. 08-14 / A 04725 von Frau Stadträtin Verena Dietl und Herrn Stadtrat Christian Müller vom 22.10.2013** (Anlage 2) wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen. Eine zusätzliche Untersuchung ist aus fachlicher Sicht nicht erforderlich.

Eine generelle Freifahrtregelung für Jugendliche würde zu laufenden Einnahmeverlusten im hohen Millionenbereich führen. Diese müssten durch die öffentliche Hand oder die anderen Fahrgäste im Rahmen einer Preiserhöhung finanziert werden. Eine Bereitschaft des Freistaats Bayern, sich finanziell zu beteiligen, besteht – wie schon beim Semesterticket – nicht, da die Landeshauptstadt München gegenüber den anderen bayerischen Städten nicht bevorzugt werden soll. Die Kosten müssten demnach allein durch die Landeshauptstadt München ausgeglichen werden und ggf. könnten sogar die bisherigen gesetzlichen Ausgleichsleistungen des Freistaats für den Schülerverkehr gestrichen werden. Dem **Antrag Nr. 08-14 / A 04810 der FDP-Fraktion vom 21.11.2013** (Anlage 4) kann aus Sicht des Referats für Arbeit und Wirtschaft daher nicht entsprochen werden.

Die Einführung der gleitenden Geltungsdauer für Zeitkarten der Ausbildungstarife wäre nur mit Zustimmung des Freistaats Bayern als Zuschussgeber möglich. Die MVV GmbH kommt auf Grund der Marktuntersuchung zu dem Fazit, dass im Schülerverkehr nur eine geringe Nachfrage nach einer gleitenden Geltungsdauer besteht und hält diese auch nicht für erforderlich. Zugleich wird die Gefahr von Einnahmeverlusten bei gleichzeitigem Verlust von gesetzlichen Ausgleichszahlungen befürchtet. Die Verbundgesellschaft sieht daher keinen Grund, von der bayernweit einheitlichen Struktur der Ausbildungstarife

abzuweichen und sieht dem Verbesserungsbedarf mit Einführung eines Abos ausreichend entsprochen. Dem **Antrag Nr. 08-14 / A 04956 von Herrn Stadtrat Dr. Dietrich** vom 20.12.2013 (Anlage 5) kann daher nicht entsprochen werden.

Die Option eines Pauschalpreises wurde im Rahmen der o.g. Untersuchung nur für den AT I geprüft und fand wenig Zustimmung. Eine dauerhafte Subvention durch die Landeshauptstadt München, um einen deutlich niedrigeren Preis anzubieten, beurteilt das Referat für Arbeit und Wirtschaft wie bereits ausgeführt skeptisch, zumal bei den Mitgesellchaftern keine Bereitschaft zu ähnlichen Maßnahmen bekundet wurde. Ein Pauschalpreis für den Ausbildungstarif II wurde auf Grund der inhomogenen Nutzergruppe nicht untersucht. Zur Vermeidung von Einnahmeausfällen müsste der Preis für viele Nutzer deutlich über dem heutigen Tarif liegen und brächte damit keine Verbesserung. Dem **Antrag Nr. 08-14 / A 05159** vom 24.02.2014 (Anlage 6) kann aus Sicht des Referats für Arbeit und Wirtschaft daher nicht entsprochen werden.

Die Stellungnahme des Sozialreferates lag bei Drucklegung noch nicht vor. Die Gleichstellungsstelle für Frauen hat der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH, die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH, 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 und den Korreferenten des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herrn Stadtrat Pretzl und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Lischka, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin und des Referenten

Wir beantragen 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 im Tarifniveau begründet ist. 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.
2. Die Beschlüsse der Gremien der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH vom 18.09.2015 zur Einführung eines Abonnements in den Ausbildungstarifen und Ablehnung der Einführung einer gleitenden Geltungsdauer in den Ausbildungstarifen werden zur Kenntnis genommen.

3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, nach Vorlage der Ergebnisse der MiD 2016 das Mobilitätsverhalten der Kinder und Jugendlichen differenziert, auch nach Geschlechtern getrennt, weiter zu untersuchen und dem Stadtrat über die Ergebnisse zu berichten.
4. Der Antrag Nr. 08-14 / A 00177 von Herrn Stadtrat Alexander Reissl und Herrn Stadtrat Nikolaus Gradl vom 23.07.2008 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
5. 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.
6. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04810 der Stadtratsfraktion der FDP vom 21.11.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04956 von Herrn Stadtrat Dr. Alexander Dietrich vom 22.10.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Der Antrag Nr. 8-14 / A 05159 von Herrn Stadtrat Christian Müller, Frau Stadträtin Verena Dietl, Frau Stadträtin Birgit Volk, Herrn Stadtrat Andreas Lotte, Frau Stadträtin Anja Berger, Frau Stadträtin Jutta Koller und Frau Stadträtin Sabine Krieger vom 24.02.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
9. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Die Referentin

Der Referent

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

Josef Schmid
Bürgermeister

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, I/1, I/01 BVK
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

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin und des Referenten	2
1. Anträge.....	2
2. Einleitung.....	3
3. Auswertung der Erhebung „Mobilitätsverhalten in Deutschland“	4
3.1. Momentane Situation.....	5
3.2. Entwicklung.....	7
4. Tarifstruktur.....	9
4.1. Vorbemerkung.....	9
4.2. Spezifische Tarifangebote für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene.....	10
5. Ergebnisse und Rückschlüsse aus der gemeinsamen Marktuntersuchung des MVV, der MVG und S-Bahn München.....	11
5.1. Marktuntersuchung zu den Nachfrage- und Erlöseffekten modifizierter Angebote im MVV-Ausbildungstarif und neuer Angebote für die Zielgruppe Kinder und Jugendliche.....	11
5.2. Untersuchungsdesign.....	16
5.3. Wesentliche Ergebnisse der Marktuntersuchung.....	16
5.4. Das ideale Ticket für junge Leute: Leistungsbestandteile.....	19
5.5. Fazit und weiteres Vorgehen aus der Marktuntersuchung.....	20
5.6. Ausweitung des Münchner Ferienpasses.....	20
6. Resümee.....	21
7. Bewertung der Anträge.....	21
II. Antrag der Referentin und des Referenten	23
III. Beschluss	24