

Ein Jugend- & Ausbildungsticket für München!

Anforderungen an die MVV-Tarifstrukturreform & weitergehende Verbesserungspotentiale

Der Weg zu Schule, Ausbildungsbetrieb und Ausbildungsstätte, ein Besuch bei Freunden und Verwandten, Freizeit und Kultur – für junge Menschen gibt es viele gute Gründe, unterwegs zu sein. Hierbei sind sie mehr noch als andere Gruppen auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angewiesen.

Junge Menschen haben ein Recht auf Mobilität – unabhängig von ihren Eltern. Mobilität ist ein Teil der in der UN-Kinderrechtskonvention festgelegten Rechte auf Selbstbestimmung und Chancengleichheit. Aktuell sind explizit ältere Schüler/innen und Azubis bei den durchschnittlichen Ausgaben für den ÖPNV unter Berücksichtigung ihrer Zahlungsfähigkeit im Verhältnis zu anderen Personengruppen deutlich stärker belastet.

In der ersten Münchner Jugendbefragung von 2013 waren die hohen ÖPNV-Tarife für junge Menschen einer der Hauptkritikpunkte.

Es muss gerade für sie einfacher und günstiger werden, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen! Viele andere Städte machen es vor:
Eine Fahrkarte für junge Menschen mit breiter Gültigkeit zu einem fairen Preis.

Wohnen und Mobilität sind die zentralen Herausforderungen für die Entwicklung der Metropolregion München. Anders als bei den stark steigenden Wohnkosten hat die LH München auf das ÖPNV-Angebot für ihre Bürgerinnen und Bürger unmittelbar wirksame Einflussmöglichkeiten. Gerade junge Menschen brauchen ein zukunftsfähiges Konzept für den ÖPNV!

Als Interessenvertretung aller jungen Menschen setzen wir uns für eine grundlegende Verbesserung der Jugend- & Ausbildungstarife bei der MVV-Tarifstrukturreform ein.

1) Preis senken

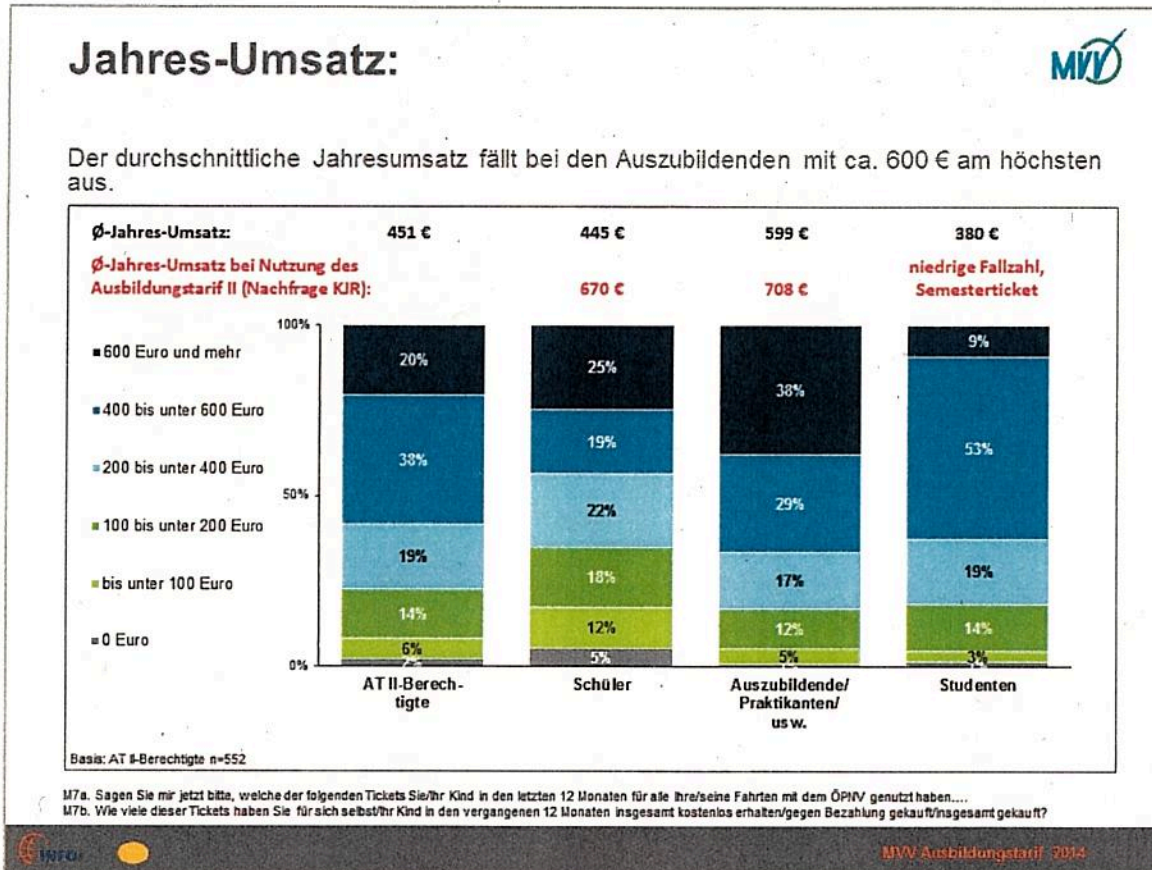
Wir fordern: Öffentliche Mobilität für junge Menschen darf **max. 1 € am Tag** kosten! Diese Forderung umfasst sowohl den Ausbildungs- als auch den Freizeitverkehr.

Die durchschnittlichen Ausgaben älterer Schülerinnen und Schüler betragen ca. 670 € im Jahr, bei Azubis ca. 708 € im Jahr, bei Nutzung der Wochen- und Monatskarten im Ausbildungstarif II (gemäß Marktstudie „Ausbildungstarif und Angebote für die Zielgruppe Kinder und Jugendliche“ von MVV und Verkehrsunternehmen aus dem Jahr 2014, siehe auch



folgende Abbildung¹). Im Verhältnis zu anderen Nutzergruppen bewerten wir diese finanzielle Belastung als zu hoch, vor allem, wenn man die finanziellen Möglichkeiten der jungen Menschen bedenkt.

So beläuft sich das durchschnittliche Einkommen von Azubis in München auf 607 € im Monat² (Studie „Berufsausbildung und Wohnen“ der LH München von 2014), d.h. sie geben mehr als ein Monatsgehalt oder ca. 9,7 % ihres Einkommens für den ÖPNV aus.



Im Bundesvergleich existieren bei Wochen-, Monats- und Jahreskarten deutlich günstigere Angebote für junge Menschen (siehe Machbarkeitsstudie zur MVV-Tarifstrukturreform und folgende Abbildung³). Eine Jahreskarte im Ausbildungsverkehr deckt in anderen Städten üblicherweise das gesamte Stadtgebiet ab.

Junge Menschen sind besonders auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen und müssen ihn auch bezahlen können.

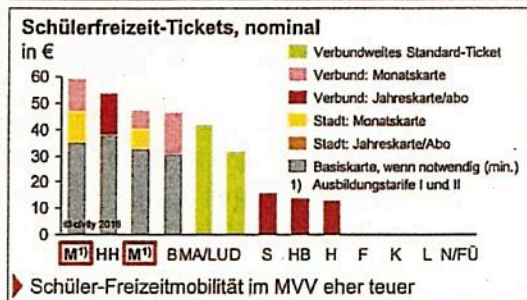
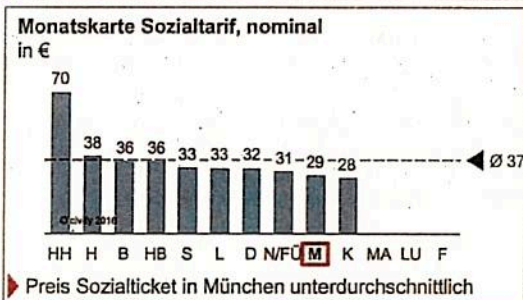
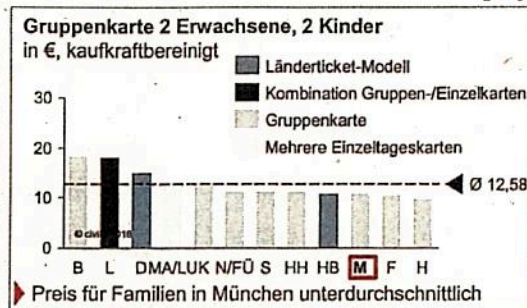
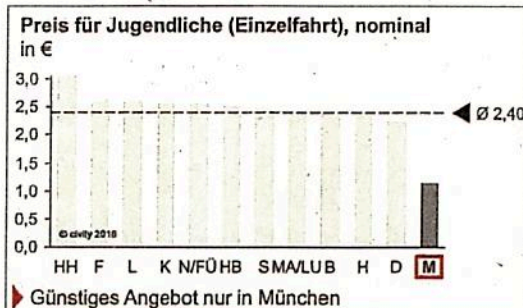
¹ Quelle: Ergebnispräsentation der Marktstudie für den AK Jugend- & Ausbildungsticket am 02.10.2015, Abbildung ergänzt durch vom Marktforschungsinstitut separat nachgelieferte Zahlen bei Nutzung des AT II

² <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3623190.pdf> Seite 14

³ <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4095412.pdf> Seite 23

Für viele Kundengruppen wird ein vergünstigter Tarif bereitgestellt, im Schülerfreizeitverkehr jedoch recht teuer

Soziale Ausgewogenheit



14



INTRAPLAN
Consult GmbH

civity Management
Consultants

II) Ungleichheiten innerhalb der Nutzergruppe abbauen

Wir fordern: Öffentliche Mobilität von jungen Menschen muss unabhängig von Wohn- und Ausbildungsort sein. Dazu ist eine landesrechtliche Neuregelung des §45a Personenbeförderungsgesetz PBefG unter Nutzung der Öffnungsklausel §64a PBefG notwendig. Durch eine Pauschalierung der Ausgleichszahlungen können Handlungsspielräume zur Schaffung bedarfsgerechter Angebote eröffnet werden.

§45a PBefG und die Regelungen zur Schulwegkostenfreiheit führen im Ausbildungsverkehr zu Ungerechtigkeiten innerhalb derselben Fahrgastgruppe.

Deutlich wird dies an folgenden Beispielen:

Beispiel 1 (Ausbildungstarif I von 6 bis 14 Jahre): Der Wohnort und die Schule von Max liegen in Zeitkartenring zwei. Er bekommt keine Erstattung der Fahrkosten zur Schule. Luisa wohnt in Ring zwei und geht in Ring eins zur Schule. Wegen der Distanz des Schulweges bekommt sie die Zeitkarte erstattet. Damit beide für einen Monat im gesamten Innenraum den ÖPNV nutzen können, muss Max 46,10 Euro zahlen (AT I + Grüne Jugendkarte Innenraum), Luisa jedoch nur 8,70 Euro (nur Aufpreis für Grüne Jugendkarte Innenraum).

Beispiel 2 (AT II ab 15 Jahre): Der Azubi Max wohnt auf dem Land im Zeitkartenring zehn und muss zu seiner Ausbildungsstätte sieben Ringe fahren (AT II 84,50 Euro / Monat). Seine Freundin Luisa wohnt in München Nähe Marienplatz und geht ins nächstgelegene Gymnasium. Dazu fährt sie zwei Ringe (AT II 40,10 Euro / Monat). Mit der Grünen Jugendkarte Gesamtnetz für 28,40 Euro kann sie sich das gesamte MVV-Netz dazu kaufen und bezahlt dann insgesamt 68,50 Euro im Monat. Wenn Max Luisa regelmäßig nach der Arbeit besuchen möchte, braucht er noch die Grüne Jugendkarte Innenraum für 14,20 Euro. Dann bezahlt Max insgesamt 98,70 Euro und somit deutlich mehr als Lisa und bekommt zusätzlich weniger Leistung.

Diese Ungerechtigkeiten zeigen sich also einerseits in der finanziellen Belastung und andererseits in den unterschiedlichen räumlichen Geltungsbereichen.

III) Angebot vereinfachen, Flexibilität erhalten

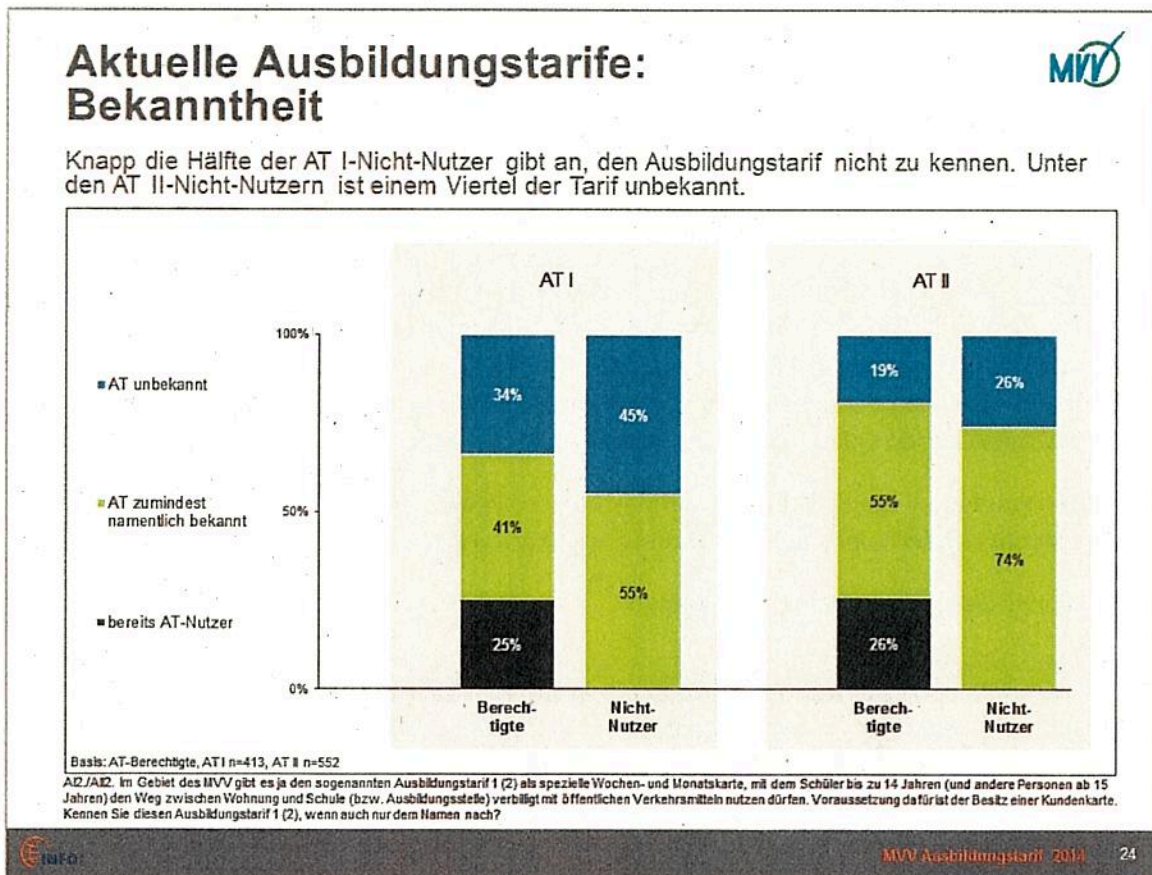
Wir fordern: Ein einfaches, flexibles und transparentes Tarifsystem.

Dies bedeutet konkret:

- Ein Zeitkartentarif für alle jungen Menschen in Ausbildung
- Gültigkeit im gesamten Stadtgebiet der LH München ohne zeitliche Begrenzung
- U21-Angebot im Bartarif beibehalten und auf alle jungen Menschen in Ausbildung ausweiten

Einfacher und transparent: Eine Jahreskarte für alle und U21-Angebot für Gelegenheitsfahrer

Das Angebot für junge Menschen ist aktuell unübersichtlich, intransparent und zum Teil nicht bekannt. Bestehende „Defizite im Bekanntheitsgrad“⁴ bergen noch erhebliche Marktpotenziale (siehe auch folgende Abbildungen⁵ aus der Marktstudie zum MVV-Ausbildungstarif von 2014).



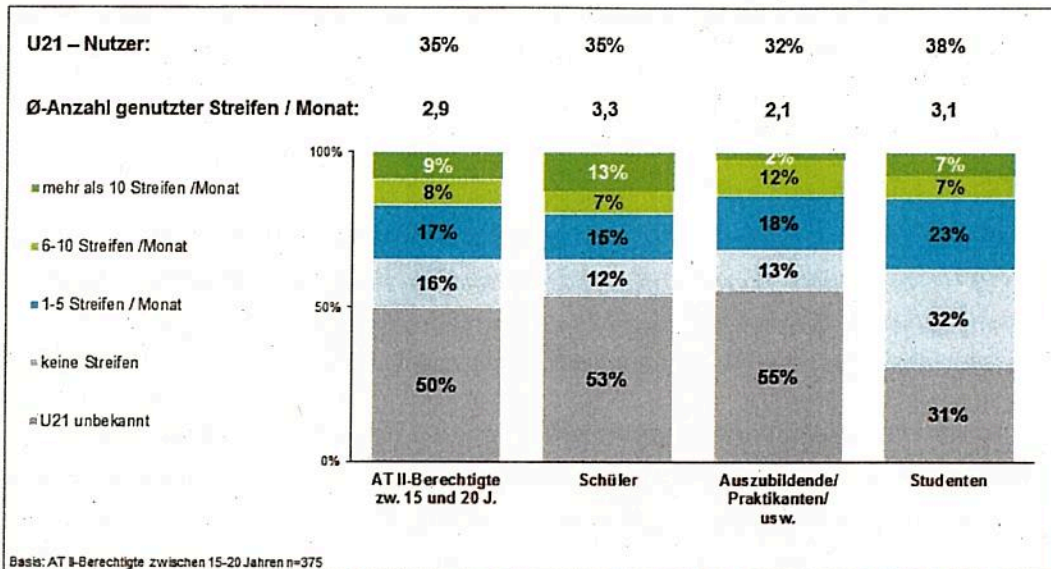
⁴ <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3891976.pdf> Seite 21 und 22

⁵ Quelle: Ergebnispräsentation der Marktstudie für den AK Jugend- & Ausbildungsticket am 02.10.2015

U21: Bekanntheit und Nutzung



Die U21-Nutzeranteile unterscheiden sich nicht nennenswert, Schüler nutzen im Durchschnitt etwas mehr U21-Streifenkarten.



U1. Im Gebiet des MIVV gibt es ja auch das U21-Angebot, mit dem Jugendliche [...] fahren dürfen, indem sie statt zwei Streifen à EUR 1,25 pro Zone nur einen Streifen einer Streifenkarte pro Zone benötigen. Kennen Sie dieses U21-Angebot, wenn auch nur dem Namen nach? U4. Und haben Sie dieses U21-Angebot für Ihr Kind/sich selbst in den letzten 12 Monaten genutzt? U5. Wie viele einzelne Streifen von Streifenkarten haben Sie/hat Ihr Kind in diesem Angebot durchschnittlich pro Monat in den letzten 12 Monaten genutzt?

IV) Synergien nutzen und Kundenbindung erhöhen

Wir fordern: Die Administration des Ausbildungs- und Freizeitverkehrs muss vereinfacht werden und die daraus resultierenden Effekte sind tarifmindernd zu berücksichtigen. Darüber hinaus müssen Abläufe kundenfreundlich gestaltet werden, um insbesondere bei den jungen Menschen eine langfristige Kundenbindung zu ermöglichen („Abonnenten von morgen“).

Die Beantragung, Organisation und Administration insbesondere des Ausbildungsverkehrs ist für alle Beteiligten sehr aufwändig. In der Verwaltung frei werdende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können zur Verbesserung des Service-Angebots eingesetzt werden.

Vereinfachungen ließen sich beispielsweise wie folgt realisieren:

- Durch die Einführung eines allgemeinen **Münchner Schülersausweises**, der auch als Nachweis / Ausweisträger oder Fahrkarte für den Ausbildungstarif gilt.
- Durch die Einführung eines **Online-Kundenkontos** für den Jugend- und Ausbildungstarif könnten die Verwaltungsprozesse bei Verkehrsunternehmen, Schulen und in der öffentlichen Verwaltung vereinfacht und beschleunigt werden.
- Über ein solches System könnte auch die **Erstattung von Schulwegkosten** online ermöglicht werden.

- Intensive Werbung und Information zu den **ÖPNV-Angeboten für junge Menschen an städtischen Einrichtungen** (z.B. an Schulen, beim Start einer Ausbildung, in Freizeitstätten, etc.) würden die Bekanntheit der Angebote deutlich erhöhen.
- Ein **späterer Schulbeginn** wird schon seit Jahren von Schülerinnen und Schülern, aber auch von der Lernforschung gefordert. Durch einen zeitlich gestaffelten Schulbeginn kann zudem eine Entlastung von stark frequentierten Linien erreicht werden. Ein Schulbeginn für die 10. bis 12. Jahrgangsstufe um 9.00 Uhr wäre hier das Ziel.

Über uns

Junge Menschen haben keine Möglichkeit, durch demokratische Wahlen politisch Einfluss auf den ÖPNV zu nehmen. Es geht hier jedoch um ein zentrales Thema für die Zukunft junger Menschen. Daher fordern wir für junge Menschen eine eigenständige Beteiligungsmöglichkeit am Prozess der MVV-Tarifstrukturreform.

Im Arbeitskreis **Jugend- & Ausbildungsticket** haben sich Jugendverbände und die parteipolitischen Jugendorganisationen zusammengeschlossen. Gemeinsam setzen sie sich seit einigen Jahren für eine grundlegende Verbesserung der Jugend- & Ausbildungstarife ein.

Mitglieder des Arbeitskreises sind:

- Bund der Deutschen Katholischen Jugend in der Region München
- DGB-Jugend München
- Evangelische Jugend München
- Grüne Jugend München
- Jusos München
- Junge Union München
- Kreisjugendring München-Stadt
- StadtschülerInnenvertretung München
- AK Mobilität der Münchner Hochschulen