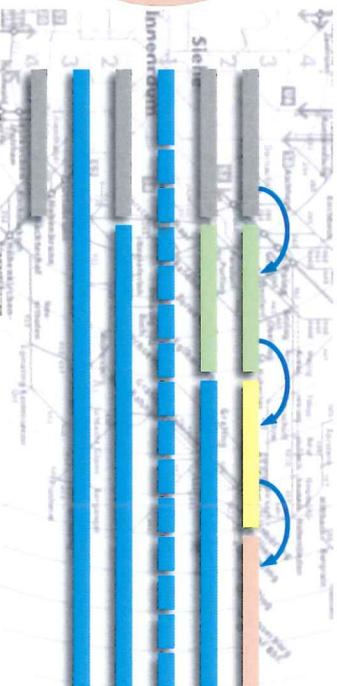
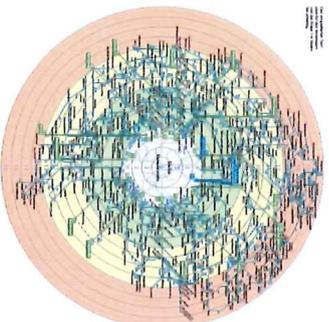
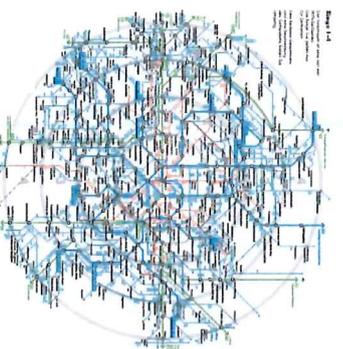




Nachvollziehbar, ausgewogen, flexibel

Auf dem Weg zu einer neuen Tarifstruktur
für den Großraum München

ZEIT FÜR EINE NEUE TARIFSTRUKTUR FÜR DIE PENDLERHAUPTSTADT-REGION



Preissprünge von 2,80 €/Tarifzone

- 4 Zonen für Einzel-, Streifenkarten
- 3 Räume für Tageskarten
- 16 Ringe für IsarCard, IC Ausbildung
- 2 Räume für IsarCard60, 9 Uhr, GJK
- 1 Preis für Kinder-, Semestericket
- 1 Preisstufe für die Drei-Tageskarte

- Gemeinsame Fahrpläne, Informationen und Tarife: **Verbundtarif** ist eine Errungenschaft, denn er hat den Großraum München zusammengeführt. Aber alles hat seine Zeit.
- **Komplexe Tarifstruktur, Preissprünge an Tarifgrenzen, Fehlentwertungen:** Der Tarif stößt heutzutage im wahrsten Sinne des Wortes „an seine Grenzen“.
- Es ist an der Zeit, neue Wege auszuloten: Damit die MVV-Tarife einen **leichten Einstieg in Busse und Bahnen** erlauben – statt zur Zugangshürde zum ÖPNV zu werden.

BUSSE UND BAHNEN WERDEN IMMER WICHTIGER – DAFÜR BRAUCHT ES EINE GEEIGNETE TARIFSTRUKTUR

- Der Großraum München kann seine Umwelt-/Klimaziele nur erreichen, wenn **mehr Menschen auf „Öffentliche“ umsteigen** – dafür werden sie ständig ausgebaut.
- Wenn mehr Menschen häufiger und flexibler „umsteigen“, wird ein **nachvollziehbares Tarifangebot benötigt** – auch für Neueinsteiger.
- Damit ist eine faire und nachvollziehbare Tarifstruktur ein wichtiger Baustein zu **mehr Lebensqualität in Stadt und Land.**

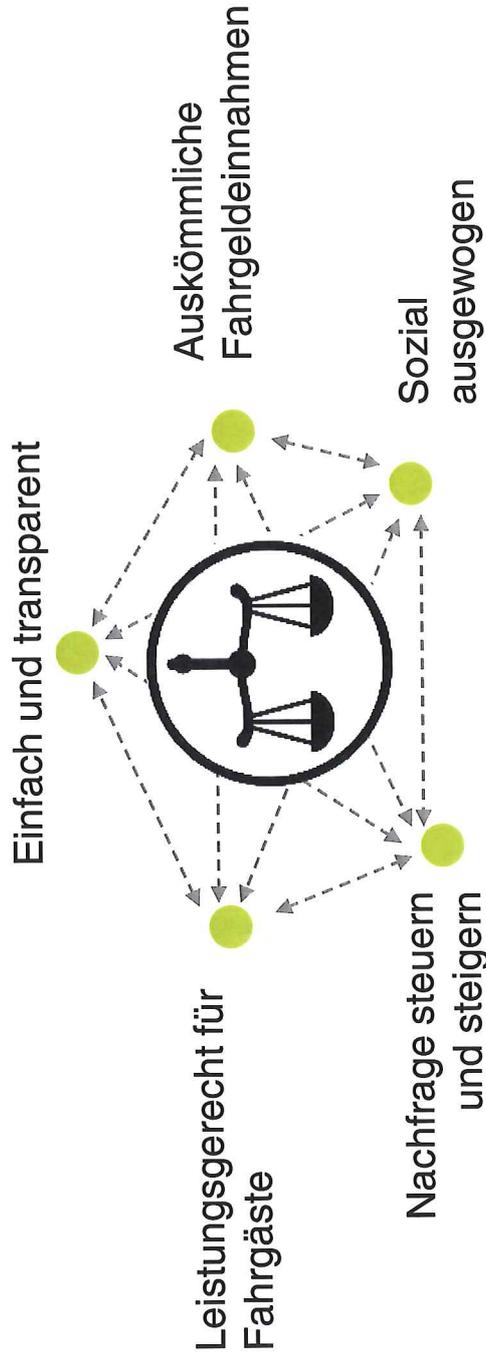


NACHVOLLZIEHBAR, AUSGEWOGEN UND FLEXIBEL: UNSER HOHER ANSPRUCH AN EINE NEUE TARIFSTRUKTUR

Nachvollziehbar	Ausgewogen	Flexibel
<ul style="list-style-type: none">• Verständlich und eingängig auch ohne besondere Kenntnisse der Tarifstruktur• Möglichst einheitlich für die verschiedenen Tarifangebote – egal ob Einzel-/Tages-/Zeitkarte• Gleichartige Angebote für möglichst alle Fahrgastgruppen	<ul style="list-style-type: none">• Preissprünge abmildern an den Tarifgrenzen• Erlösneutral gestaltet, so dass sich die Fahrgeldeinnahmen nicht reduzieren• Gute Angebote für Jüngere, Ältere und sozial Schwächere	<ul style="list-style-type: none">• Anschlussfähig für tarifliche Weiterentwicklungen und neue, elektronische Vertriebswege• Kompatibel für einen möglichen EMM-Dachtarif – und für die MVV-Ausweitung

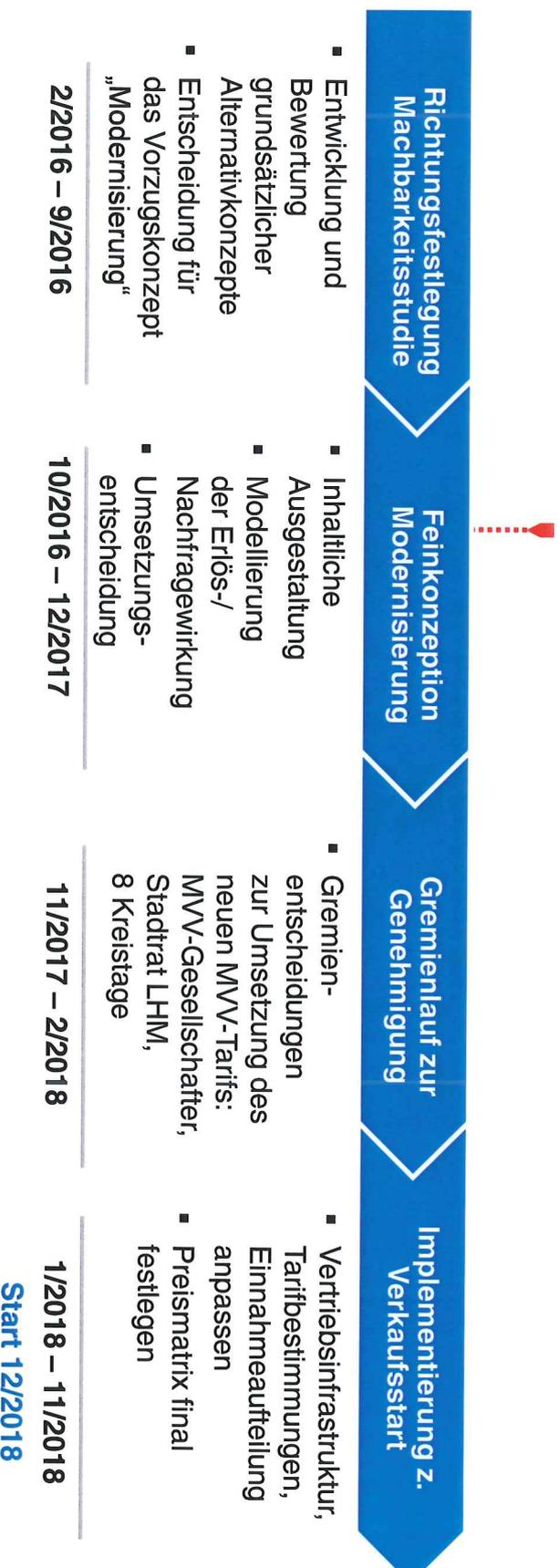
- Unser **Ziel** ist es, das Tarifsystem an die neuen und künftigen Anforderungen anzupassen – und zu modernisieren. Für diesen **Prozess** sich alle Beteiligten klare **Leitlinien** gesetzt.

EINFACH ODER GERECHT? AUF DAS TARIFMODELL WIRKEN FÜNF KRÄFTE, DIE ES IM ZUGE DER FEINKONZEPTION AUSZUTARIEREN GILT



- Bedingt durch die einzelnen Interessenslagen sind die Anforderungen an das ÖPNV-Tarifsystem sehr heterogen. Die **unterschiedlichen Zielkonflikte** müssen ins **Gleichgewicht** gebracht werden.

SCHRITT FÜR SCHRITT ZUR RICHTIGEN TARIFSTRUKTUR



- Die Tarifstrukturreform bedarf gründlicher Planung, systematischer Herangehensweise und präziser Abwägung – nach dem Grundsatz „**Sorgfalt vor Schnelligkeit**“.

MITTEN IM PROZESS: IN DREI STUFEN ENTWICKELN WIR DAS TARIFMODELL



1

Raumgliederung

- In wie viele Tarifeinheiten ist der MVV-Raum künftig gegliedert?
- Wie sind Zuschnitt und Tarifierung des Innenraums?
- Wird die Raumgliederung einheitlich für alle Tarifprodukte angewandt?



2

Sortiment

- Welche neuen Tarifprodukte werden eingeführt?
- Werden einzelne Tarifprodukte nicht weitergeführt?
- Ändern sich für einzelne Tarifprodukte die Nutzungskonditionen?

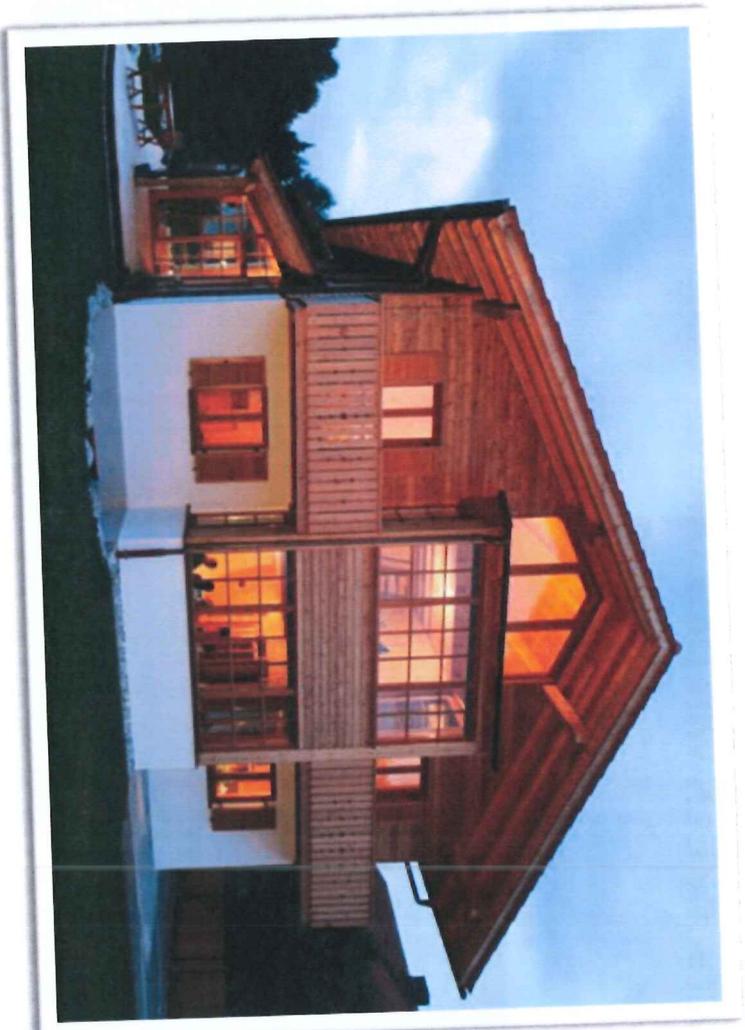


3

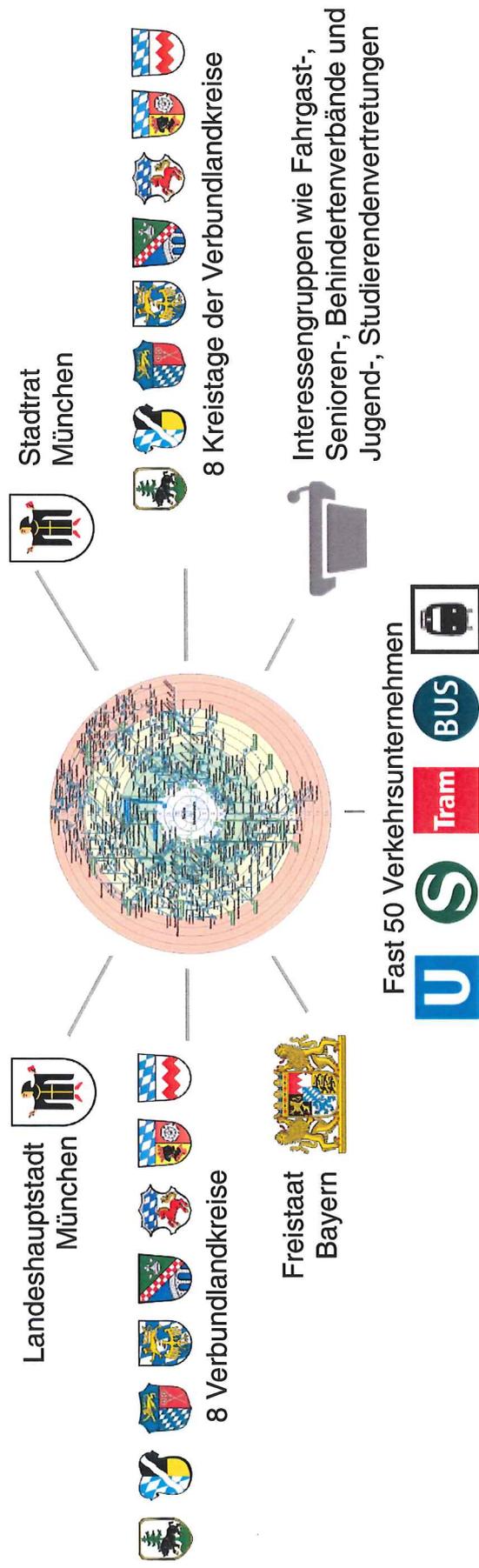
Tariffniveau

- Wo liegt das künftige Tariffniveau im MVV?
- Wird die Preisbildung einzelner Tarifprodukte neu gestaltet?

DIE TARIFSTRUKTURREFORM IST WIE EIN HAUSBAU



GEMEINSAM DIE BESTE LÖSUNG ENTWICKELN – FÜR DIE GANZE REGION



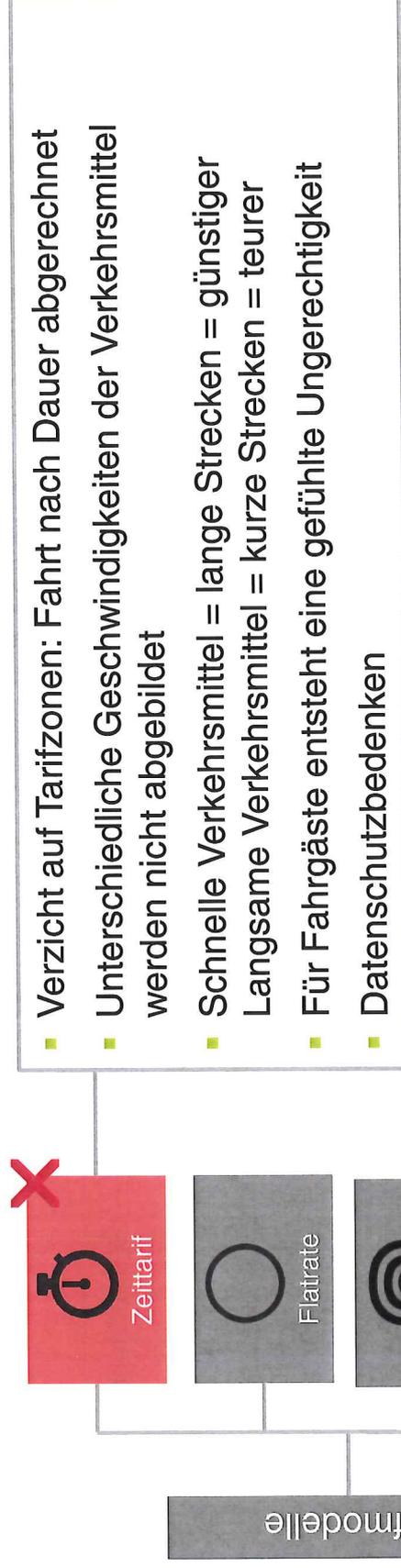
- Das neue Tarifangebot entwickeln wir **gemeinsam**, um die vielfältigen Erwartungen im Konzeptionsprozess einzubeziehen und abzuwägen. Dabei stehen **wir im Dialog** mit Kreistagen, Stadtrat von München und Interessensgruppen (LOI dient als Leitplanke).



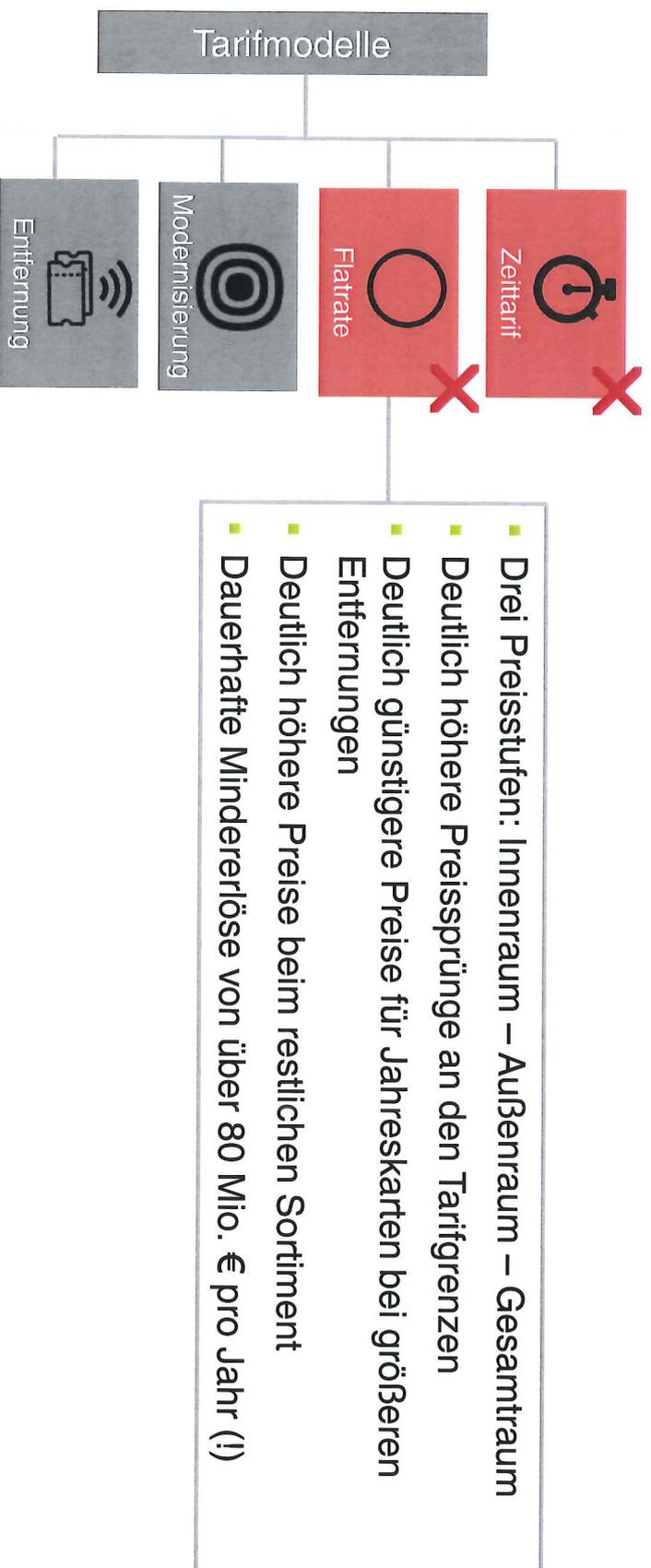
DIE TARIFFSTRUKTUR

Unser aktueller Stand der Ausarbeitungen

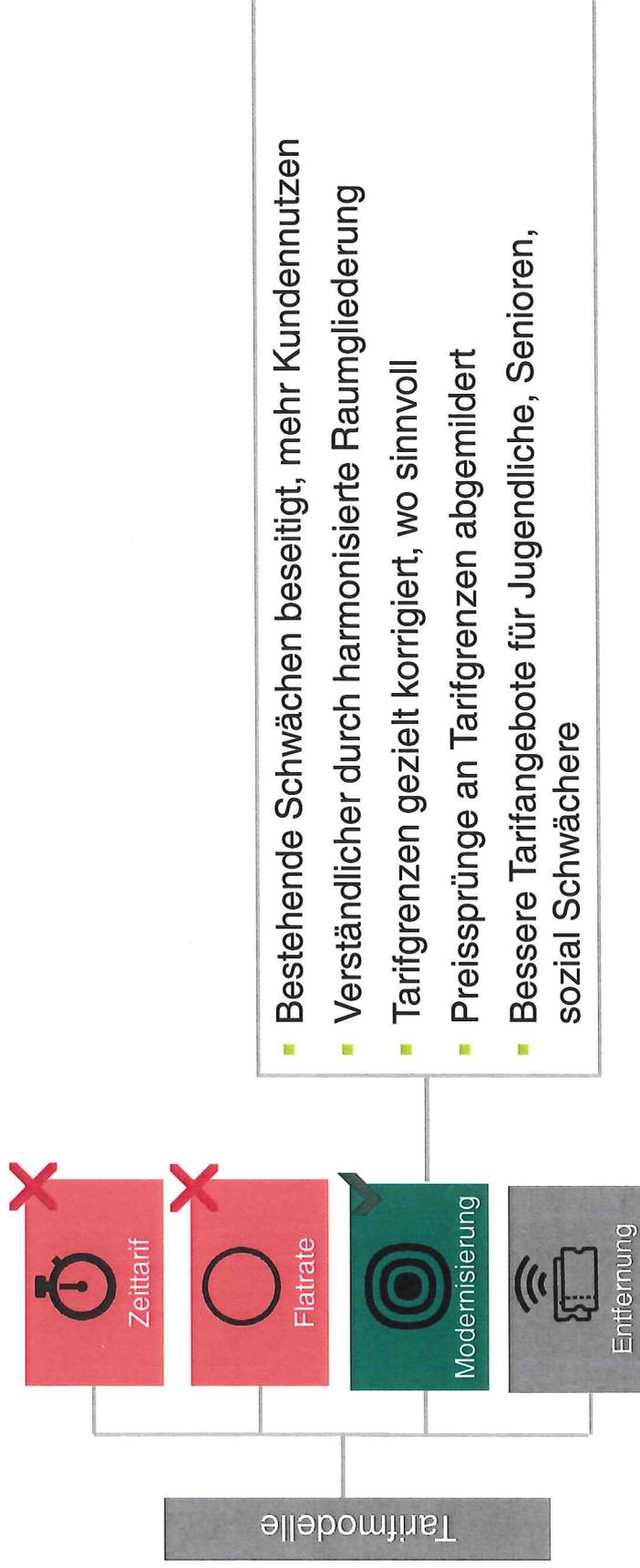
MODELLABWÄGUNG: EIN ZEITTARIF GANZ OHNE TARIFZONEN



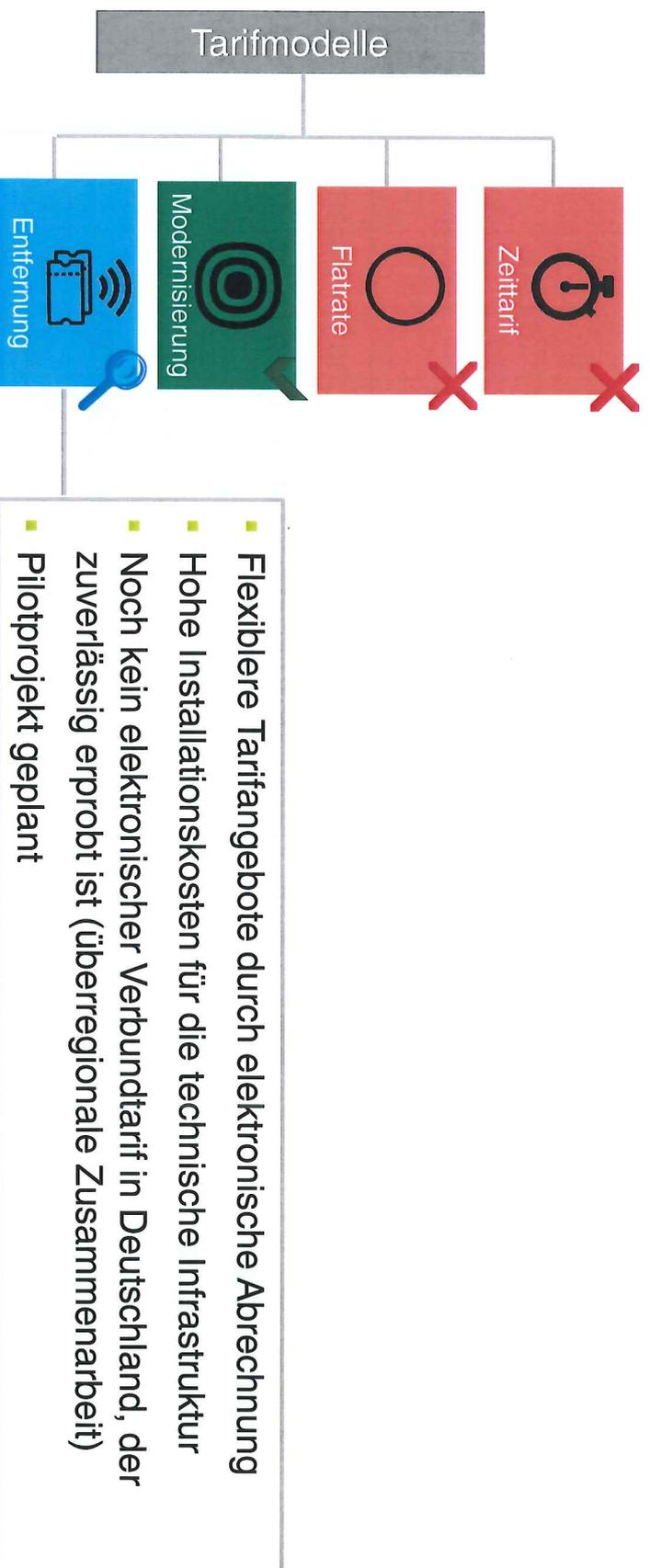
MODELLABWÄGUNG: EIN FLATRATE-MODELL NACH WIENER VORBILD



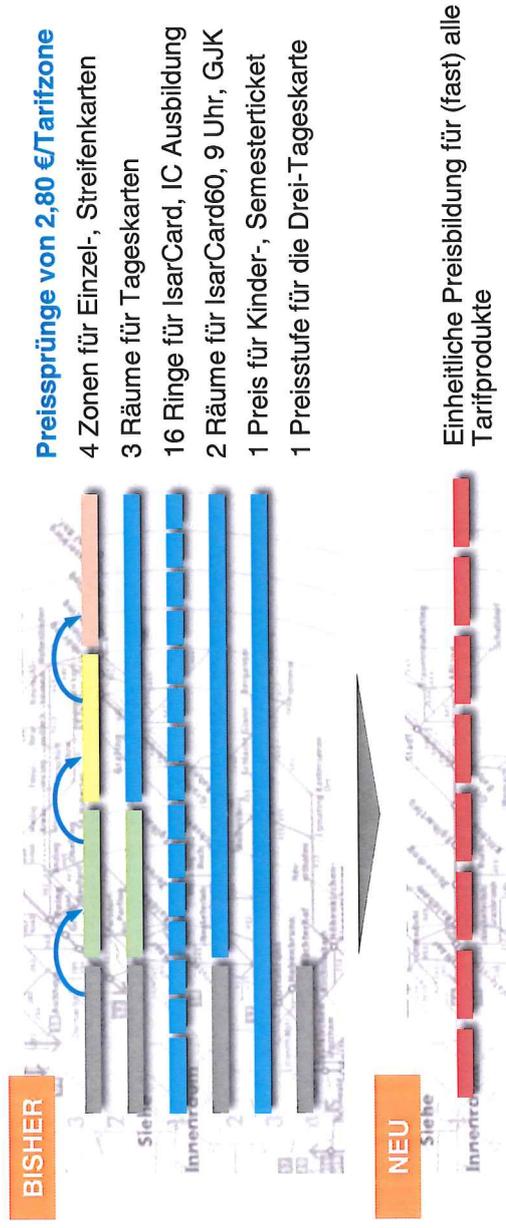
MODELLABWÄGUNG: MODERNISIERUNG DER BESTEHENDEN TARIFSTRUKTUR



MODELLABWÄGUNG: MODERNISIERUNG DER BESTEHENDEN TARIFSTRUKTUR

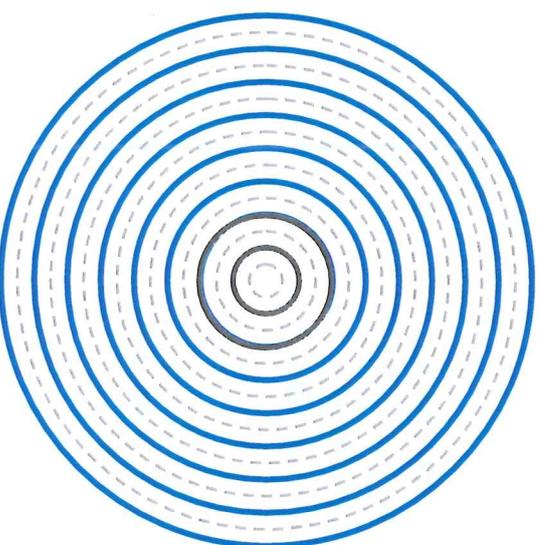


EINE NEUE PREISLOGIK DANK VEREINHEITLICHER TARIFGRENZEN



- 16 Ringe und 4 Zonen auf 8 „Tarifkreise“ vereinheitlicht
- Raumstruktur harmonisiert, Verständlichkeit deutlich verbessert
- Preisprünge für Einzel-/Tageskarten deutlich abgemildert, im Zeitkartentarif moderat erhöht

NACHVOLLZIEHBAR UND CONSISTENT: DIE TARIFGRENZEN WERDEN IN 8 TARIFKREISE VEREINHEITLICHT



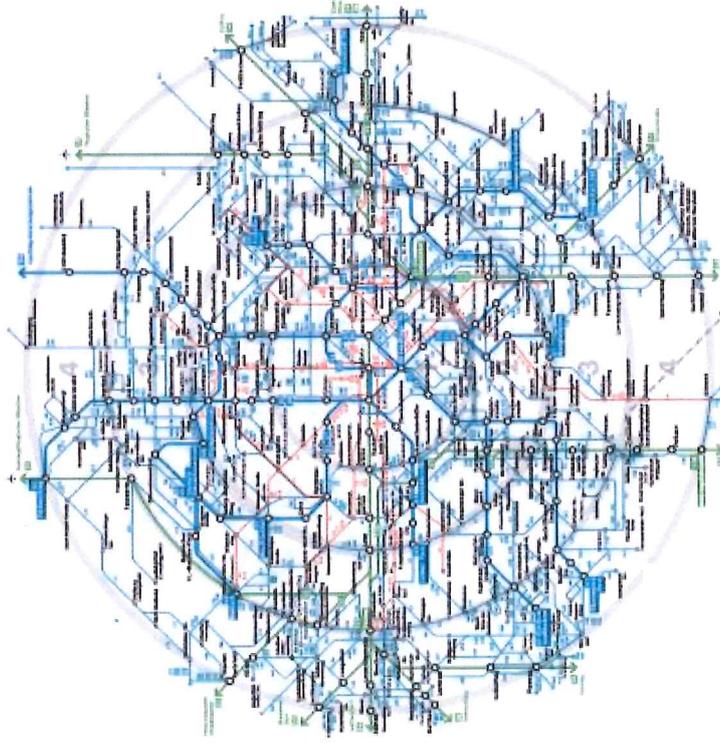
- „**Grenzverläufe**“ werden angepasst, um Inkonsistenzen zu korrigieren:
 - Möglichst kein Zerschneiden von durchgängigen Siedlungsstrukturen (Ortsteile)
 - Möglichst vergleichbare Entfernungen zur Münchner Innenstadt (Verbundzentrum)
 - Eine Anpassung an administrativen Gemeindegrenzen ist nicht immer möglich
- Alle Vorschläge durchlaufen eine **Gutachter-Detailprüfung**

UND WIE WIRD DIE TARIFSTRUKTUR AUF DEN INNENRAUM ÜBERSETZT?



Aktuell werden verschiedene Varianten zur **Tarifierung des Innenraums** vertieft geprüft:

- Einheitspreis („Flatrate“) oder differenzierter Preis im Innenraum?
- Preisgestaltung für den Gelegenheits- und den Zeitkartentarif?
- Regelung für den ein-/ausbrechenden Verkehr?



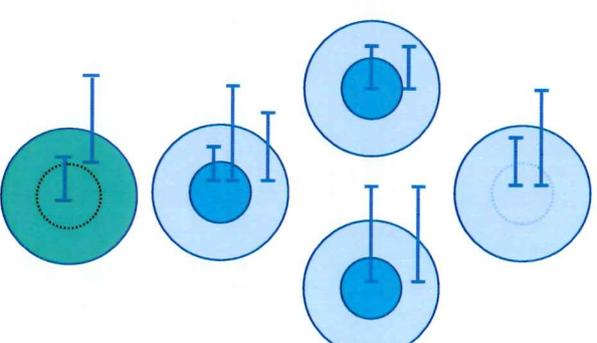
Der **räumliche Umgriff** des Innenraums soll grundsätzlich beibehalten werden. Gezielte Korrekturen/Erweiterungen sind jedoch vorgesehen.

VIER TARIF-VARIANTEN FÜR DEN INNENRAUM WERDEN GEPRÜFT



TARIFKREISE IM INNENRAUM	BINNEN- VERKEHR	EIN-/AUSBRECHENDER VERKEHR
1 Tarifkreis	Eigener Innenraumpreis	Eigener Innenraumpreis
2 Tarifkreise	Beide Kreise nur zusammen zu erwerben	Kreise getrennt erhältlich
2 Tarifkreise	Auch einzeln zu erwerben	Kreise getrennt erhältlich
2 Tarifkreise	Nur zusammen, mit eigenem Innenraumpreis	Kreise getrennt erhältlich, mit Innenraumpreis

Innenraum





NUN ÜBERARBEITEN WIR SORTIMENT UND NUTZUNGSBEDINGUNGEN – UM DEN FAHRGÄSTEN GUTE NEUE ANGEBOTE ZU MACHEN

 Senioren	Künftiges Angebot für Senioren <ul style="list-style-type: none">▪ Altersgrenze▪ Sperrzeitregelung
 Schüler und Jugendliche	Attraktives Angebot für die Jugendfreizeitmobilität <ul style="list-style-type: none">▪ Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen (§45a-Mittel)▪ Wechselwirkungen mit U21 und Kinderangebot▪ Wechselwirkungen mit Ausbildungstarif Ermittlung der Auswirkungen auf den Ausbildungstarif (Schulträger, Schulen und Eltern)
 Sozial Schwache	Weiterentwicklung des Sozialtickets <ul style="list-style-type: none">▪ Verbundweit erhältliches Angebot▪ Finanzierung

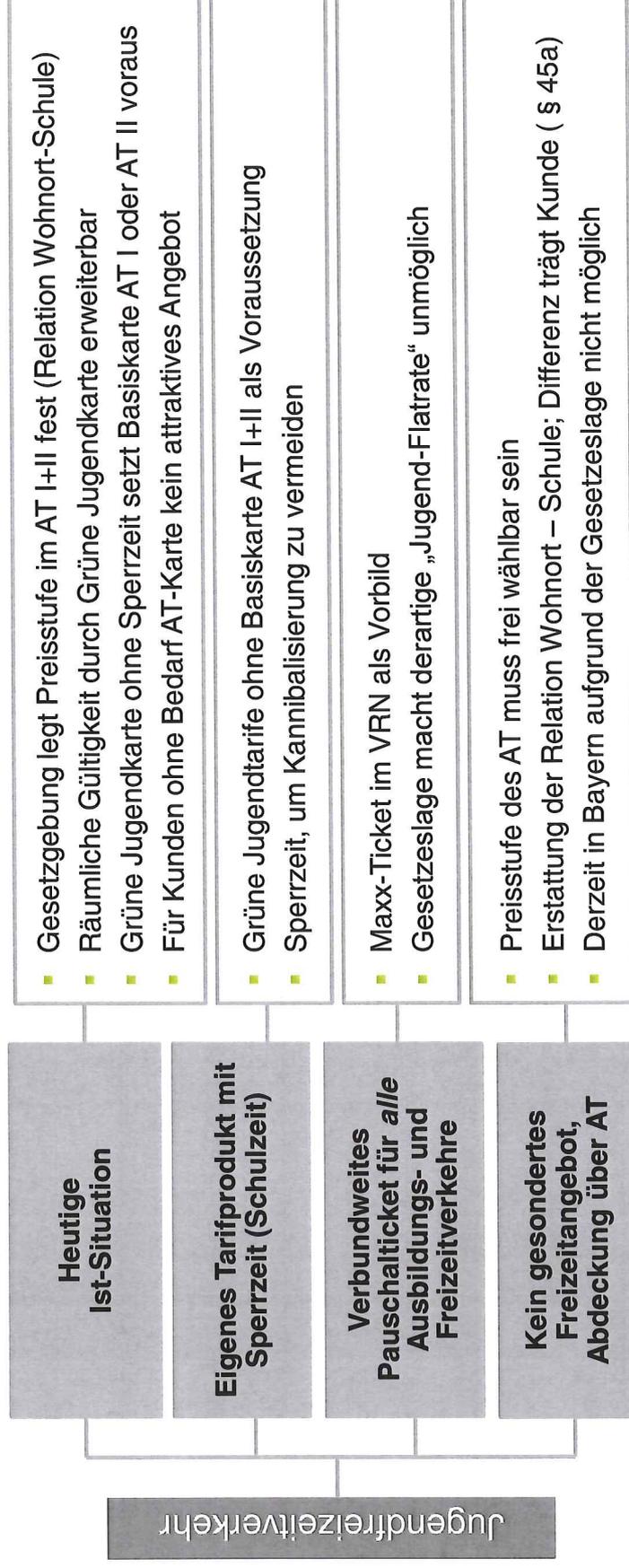


UNSER ZIEL: ATTRAKTIVES ANGEBOT FÜR KINDER UND JUGENDLICHE



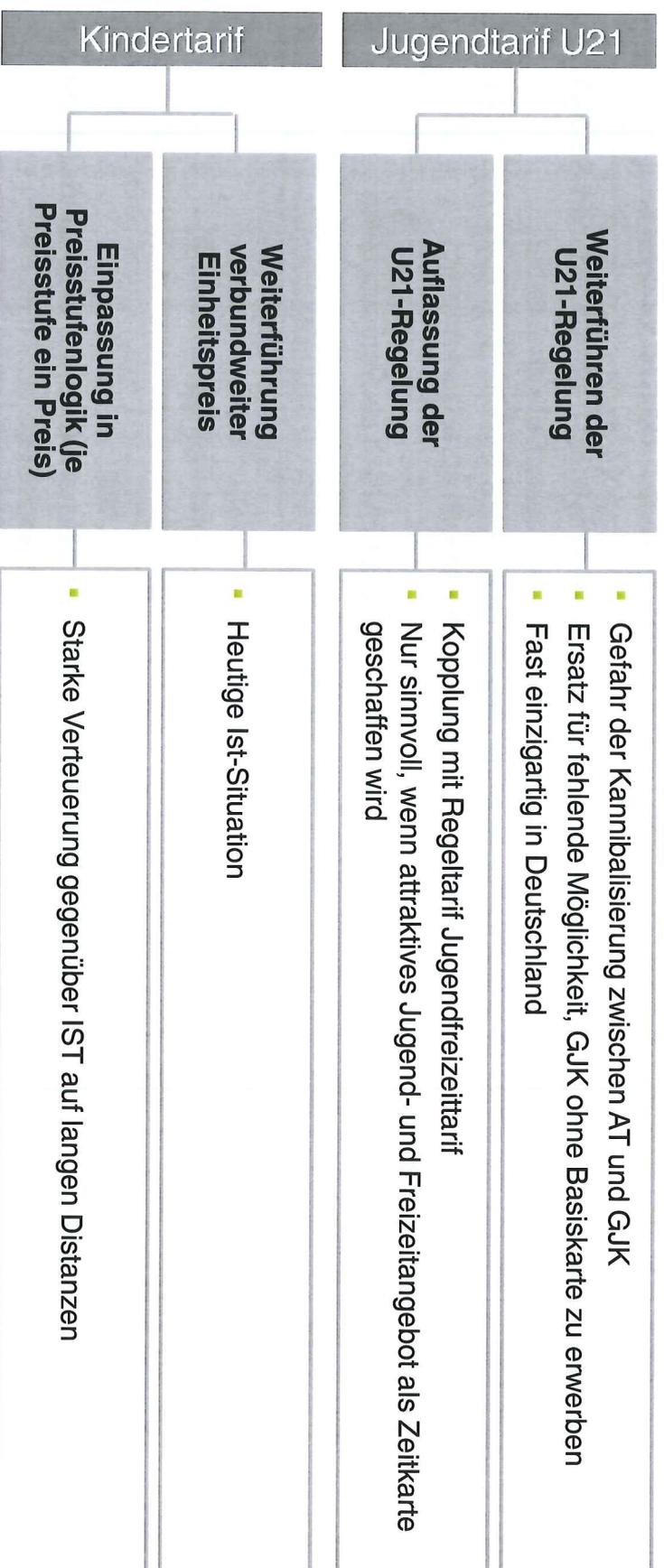


FÜR AUSZUBILDENDE ERSCHEINT ANGESICHTS DER RECHTLICHEN MÖGLICHKEITEN ZUNÄCHST EIN JUGEND-FREIZEITTICKET UMSETZBAR





DISKUTIERTE VARIANTEN FÜR DIE JUGEND- UND KINDERTARIFE





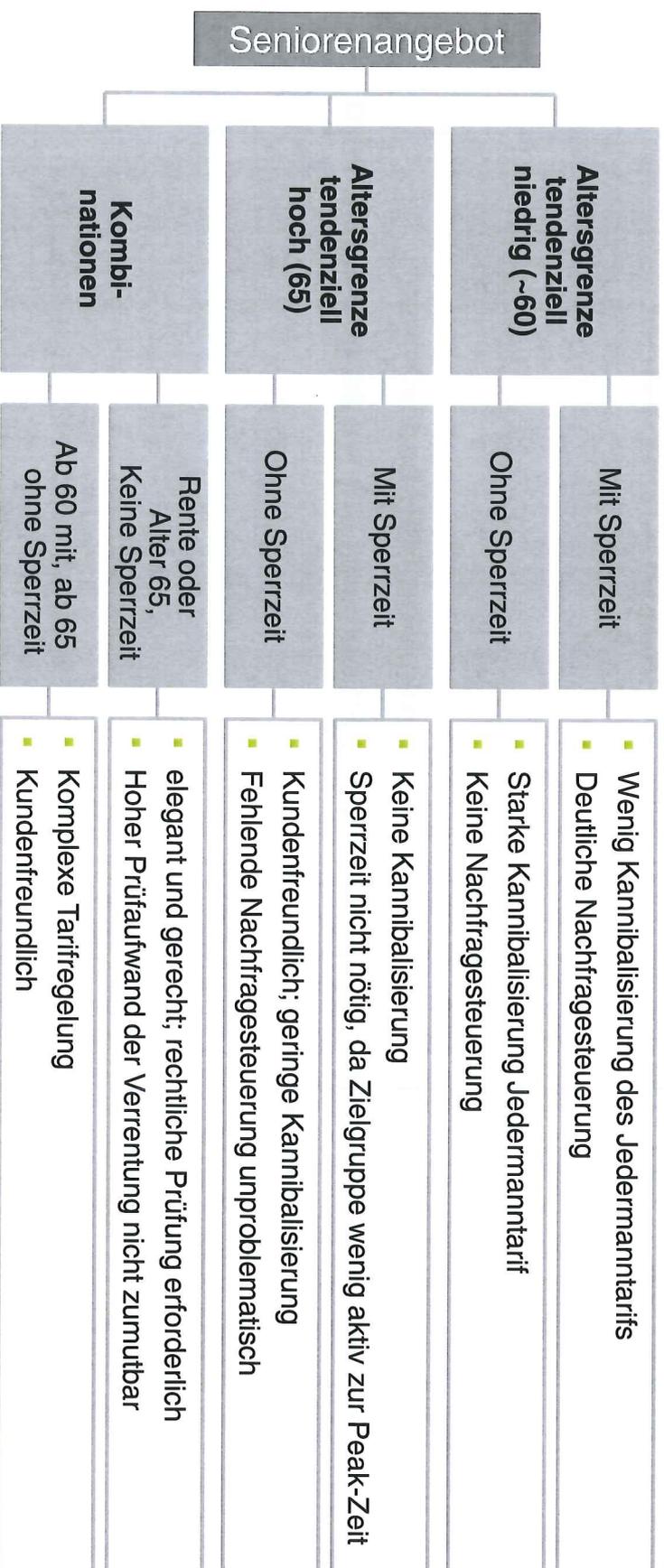
UNSER ZIEL: EIN ATTRAKTIVES, ZIELGRUPPENGERECHTES SENIORENANGEBOT

- Sperrzeit Mo-Fr 6-9 Uhr → Trifft nicht alle Mobilitätsbedürfnisse
- Altersgrenze 60 Jahre → Kommt nicht nur dort an, wo es gebraucht wird
- Innenraum, Außenraum, Gesamtnetz
- Keine Mitnahme

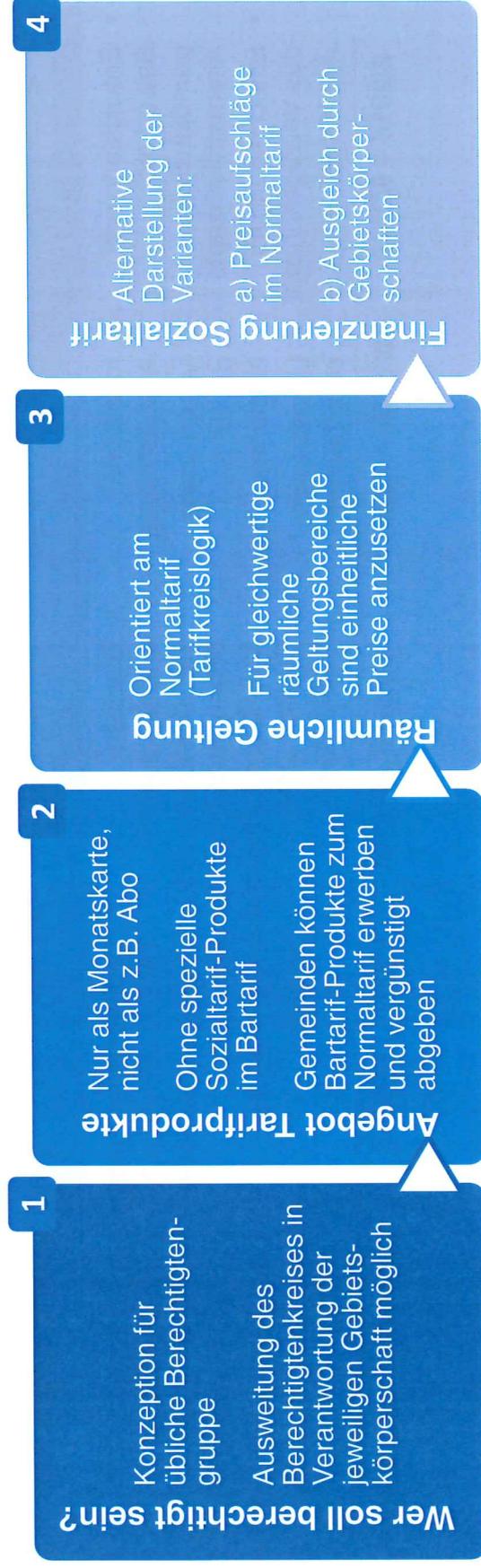
HEUTE



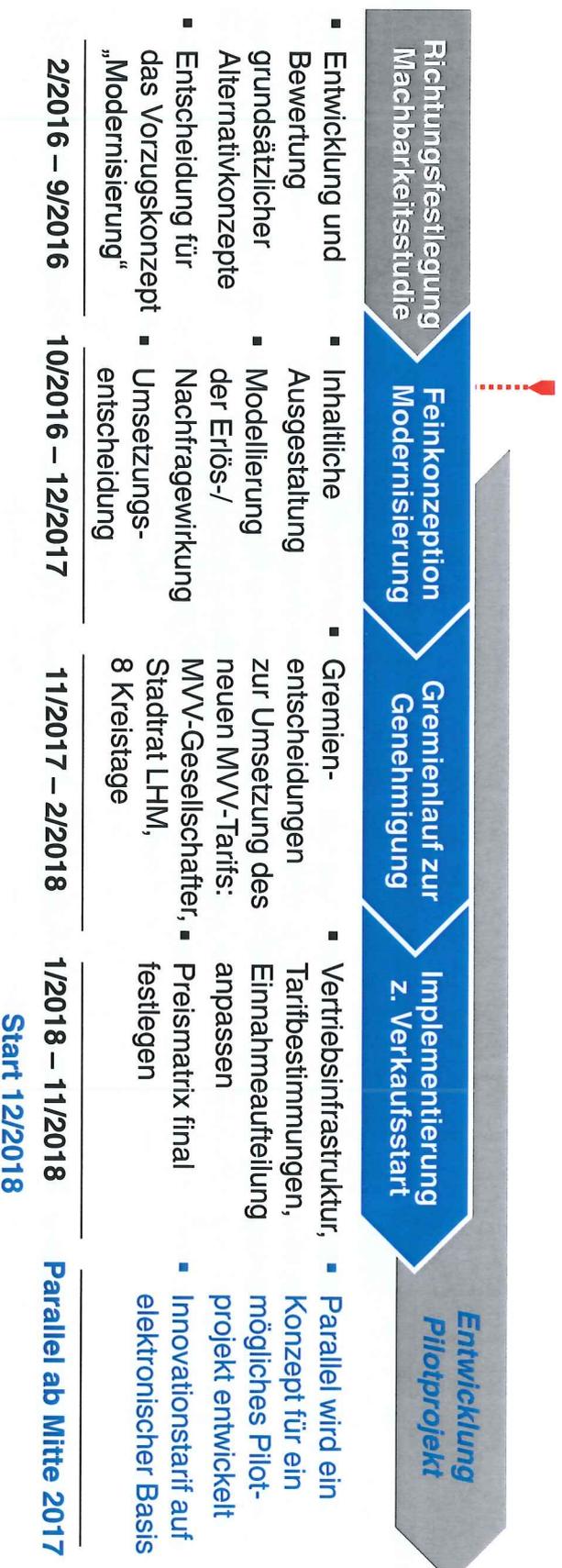
MEHRERE KONZEPTE FÜR EINEN SENIORENTARIF SIND DENKBAR



GESTALTUNGSREGELN FÜR EINEN VERBUNDWEITEN SOZIALTARIF



DIE MODERNISIERUNG DER TARIFSTRUKTUR LEGT GRUNDLAGEN



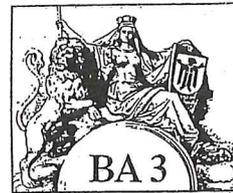
UNSER ZWISCHENFAZIT – WIR SIND AUF EINEM GUTEN WEG

- ✓ Feinkonzeption des Tarifmodell Modernisierung **im Zeitplan**
- ✓ Breiter **konzeptioneller Ansatz**, der umfassend Untervarianten prüft, um alle Interessen und Optionen abzuwägen
- ✓ **Tarifsystem** deutlich vereinfacht
- ✓ **Räumliche Struktur** vereinheitlicht
- ✓ **Preissprünge** im Bartarif deutlich abgemildert
- ✓ **Sortimentsgestaltung** konsistenter
- ✓ Jede Anpassung der Tarifstruktur führt zu Preisänderungen: Bei entsprechender Konfiguration überwiegt der Nutzen fürs Gesamtsystem und die Masse der Beteiligten
- ✓ Mitte 2017 beginnt die **Konzeption eines Pilotprojektes** für einen Innovationstarif auf elektronischer Basis



**VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT.**

BEZIRKSAUSSCHUSS 3 MAXVORSTADT



meize 2

DER KINDER UND JUGEND-
BEAUFTRAGTE

Theresienstraße 58
80333 München

Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt
Herrn Bezirksausschussvorsitzenden
Christian Krimpmann
Tal 13
80331 München

@hotmail.com

München, den 26. November 2016

ANTRAG

MVV-Tickets für Jugendliche bezahlbar machen!

Der Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt möge beschließen:

Der Bezirksausschuss Maxvorstadt fordert die Landeshauptstadt München auf, bei der MVV-Tarifreform Möglichkeiten auszuloten, um billigere und weniger komplizierte Tickets für Jugendliche, Kinder und Auszubildende bis zum Ende ihrer Ausbildungszeit anzubieten. Maßgabe ist ein Ticket für Kinder und Jugendliche für einen Euro pro Tag.

Es soll geprüft werden, ob und in welcher Form bestehende Finanzierungsinstrumente wie z. B. der § 45a PBefG und die Schulwegkostenfreiheit zur Verbesserung des Tarifes herangezogen werden können.

Begründung:

In Befragungen geben Kinder und Jugendliche als Hauptkritikpunkte regelmäßig die hohen Tarife im öffentlichen Nahverkehr an. Die Preise für Jugendliche sind zu hoch, besonders wenn man die finanziellen Möglichkeiten der jungen Menschen bedenkt. In anderen Städten können Jugendliche den öffentlichen Nahverkehr deutlich günstiger nutzen. Die Hürden für Jugendliche müssen deutlich niedriger werden, sowohl was die Preise als auch was die Reichweite und die Komplexität angeht, damit Jugendliche in dieser Stadt mobil sein können.

Der Kreisjugendring hat deshalb schon vor Jahren den „AK Jugend- und Ausbildungsticket“ gegründet, in dem sich die Jugendverbände und die politischen Jugendorganisationen für günstigere Tickets für Jugendliche einsetzen. Im Wirtschaftsausschuss vom 8. November wurde über die Weiterentwicklung des MVV-Gemeinschaftstarifs beraten. Dem Stadtrat soll das Gutachten des MVV sowie eine Beispielrechnung für eine Flatrate zur Verfügung gestellt werden. Der Bezirksausschuss setzt sich für die Jugendlichen in der Maxvorstadt ein und fordert, ebenfalls über die Ergebnisse der Prüfung unterrichtet zu werden.

München, den 26. November 2016

Kinder- und Jugendbeauftragter des BA 3 Maxvorstadt

