

**Weiterentwicklung des MVV-Gemeinschaftstarifs
Tarifstrukturreform**

Verkehrswende einleiten – Ticketfrei spart CO²

Antrag Nr. 14-20 / A 03158 von DIE LINKE vom 08.06.2017, eingegangen am 09.06.2017

Verkehrswende einleiten – Ein Pauschaltarif für Kinder und Jugendliche im MVV

Antrag Nr. 14-20 / A 03152 von DIE LINKE vom 06.06.2017, eingegangen am 06.06.2017

Nulltarif

Antrag Nr. 14-20 / A 03107 der SPD-Fraktion vom 17.05.2017, eingegangen am 18.05.2017

Einführung einer MVV Senioren-Fahrkarte; Rentner sollen mit nur einem MVV-Streifen fahren dürfen

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01549 der Bürgerversammlung
des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann am 06.07.2017

Verschiebung der Zahlgrenze an der S1 weiter nach draußen (Ziff. 4 der Anträge)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01415 der Bürgerversammlung
des Stadtbezirkes 24 – Feldmoching-Hasenberg am 30.03.2017

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10222

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 07.11.2017 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Anträge zu MVV-Tarifen; Information zum Sachstand Tarifstrukturreform
Inhalt	Sachstand und weiteres Vorgehen zur MVV-Tarifstrukturreform.
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	-/-
Entscheidungsvorschlag	Vom Sachstand der Tarifstrukturreform wird Kenntnis genommen.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	MVG, Tarif, Seniorenticket, Ausbildungstarife
Ortsangabe	-/-

**Weiterentwicklung des MVV-Gemeinschaftstarifs
Tarifstrukturreform**

Verkehrswende einleiten – Ticketfrei spart CO²

Antrag Nr. 14-20 / A 03158 von DIE LINKE vom 08.06.2017, eingegangen am 09.06.2017

Verkehrswende einleiten – Ein Pauschaltarif für Kinder und Jugendliche im MVV

Antrag Nr. 14-20 / A 03152 von DIE LINKE vom 06.06.2017, eingegangen am 06.06.2017

Nulltarif

Antrag Nr. 14-20 / A 03107 der SPD-Fraktion vom 17.05.2017, eingegangen am 18.05.2017

Einführung einer MVV Senioren-Fahrkarte; Rentner sollen mit nur einem MVV-Streifen fahren dürfen

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01549 der Bürgerversammlung
des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann am 06.07.2017

Verschiebung der Zahlgrenze an der S1 weiter nach draußen (Ziff. 4 der Anträge)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01415 der Bürgerversammlung
des Stadtbezirkes 24 – Feldmoching-Hasenberg am 30.03.2017

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10222

**Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am
07.11.2017 (VB)**

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	1
1. Datengrundlagen	1
2. Sachstand Tarifstrukturreform	3
3. Ausbildungstarife	6
4. IsarCard60/Seniorenticket	7
5. IsarCard S / Sozialticket	8
6. Anträge und Empfehlungen	11
II. Antrag des Referenten	13
III. Beschluss	14

Weiterentwicklung des MVV-Gemeinschaftstarifs Tarifstrukturreform

Verkehrswende einleiten – Ticketfrei spart CO²

Antrag Nr. 14-20 / A 03158 von DIE LINKE vom 08.06.2017, eingegangen am 09.06.2017

Verkehrswende einleiten – Ein Pauschaltarif für Kinder und Jugendliche im MVV

Antrag Nr. 14-20 / A 03152 von DIE LINKE vom 06.06.2017, eingegangen am 06.06.2017

Nulltarif

Antrag Nr. 14-20 / A 03107 der SPD-Fraktion vom 17.05.2017, eingegangen am 18.05.2017

Einführung einer MVV Senioren-Fahrkarte; Rentner sollen mit nur einem MVV-Streifen fahren dürfen

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01549 der Bürgerversammlung
des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann am 06.07.2017

Verschiebung der Zahlgrenze an der S1 weiter nach draußen (Ziff. 4 der Anträge)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01415 der Bürgerversammlung
des Stadtbezirkes 24 – Feldmoching-Hasenberg am 30.03.2017

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10222

6 Anlagen

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 07.11.2017 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Dem Stadtrat wurde zuletzt mit Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft vom 09./17.05.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V 08689) über den Stand der Tarifstrukturreform und die Eckpunkte der angestrebten Modernisierung berichtet. Der Stadtrat hat dabei weitere Prüfaufträge zum Jugend-, Senioren- und Sozialticket beschlossen, zu denen im Folgenden noch berichtet wird.

Der folgende Sachstandsbericht erfolgt auf Basis der Informationen in der Gesellschafterversammlung am 15.09.2017 (s. auch **Anlage 1**).

1. Datengrundlagen

Um die Auswirkungen einer Tarifstrukturreform zu beurteilen, sind u.a. folgende Daten von Belang:

Anzahl Kunden:	München	Landkreise	Summe
Bartarif IR			550.000
Bartarif AR und raumübergreifend			350.000
Summe Kunden Bartarif			900.000
IR-Zeitkarten mit 1-2 Ringen	131.000	1.700	132.700
IR-Zeitkarten mit 3 Ringen	174.600	9.700	184.300
IR-Zeitkarten mit 4 Ringen	58.700	40.300	99.000
Summe Zeitkarten IR *	364.300	51.800	416.100
AR-Zeitkarten mit Ziel Ring 1-2		106.000	106.000
AR-Zeitkarten mit Ziel Ring 3-4		12.000	12000
Nur AR-Zeitkarten (ohne IR-Ringe)		9.200	9.200
Summe Zeitk. AR * und raumübergreifend		127.200	127.200
Zeitkarten im Ausbildungstarif	133.000	141.500	274.500
Summe Kunden Zeitkarten	497.300	320.500	817.800
Einnahmen im MVV gesamt, davon aus			872 Mio. €
• Bartarif			339 Mio. €
• Zeitkartentarif			425 Mio. €
• Ausbildungstarif			108 Mio. €

* Jedermannentarif und Job-Tickets (ohne IC 60, IC S, IC 9Uhr und AT)

Erläuterung zu Begrifflichkeiten:

- Bartarif: Einzelfahrkarten, Tageskarten, Streifenkarte
- Zeitkarten: Wochen, Monatskarten, Jahres-Abos
- IR: Innenraum; AR: Außenraum
- AT: Ausbildungstarif

Insgesamt lässt sich festhalten, dass

- 77% aller MVV-Kunden mit Zeitkarten (Jedermannentarif und Jobticket) nur Innenraum-Ringe kaufen
- nur 1,7% aller MVV-Kunden mit Zeitkarten (Jedermannentarif und Jobticket) ausschließlich Ringe im Außenraum erwerben
- 68% der Innenraum-Zeitkartenkunden eine Zeitkarte mit 3 oder 4 Ringen nutzen

Für die nächsten Jahre ist von weiterem Bevölkerungszuwachs, neuen Wohngebieten und Arbeitsplätzen auszugehen, so dass auch der Verkehr weiter steigen wird. Aber nicht nur der neu hinzukommende Verkehr, auch der bestehende Mobilitätsbedarf muss im Hinblick auf die Problematik der Luftreinhaltung künftig verstärkt über den ÖPNV abgewickelt werden. Aber auch die Verkehrsverflechtungen zwischen Stadt und Umland werden zunehmen.

Neben dem hierfür erforderlichen weiteren Ausbau der Infrastruktur ist auch ein einfacher und flexibler Tarif notwendig, um den Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern.

2. Sachstand Tarifstrukturreform

In den letzten Monaten wurden insbesondere verschiedene Varianten zur Tarifierung des Innenraums vertieft geprüft. Dabei ging es um folgende Fragen:

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

Nach intensiven Arbeits- und Lenkungskreissitzungen haben sich die MVV-Gremien in einer gemeinsamen Sitzung am 15.09.2017 grundsätzlich für das Modell „ungeteilter Innenraum“ mit folgenden Eckpunkten ausgesprochen:

- Der Innenraum wird künftig nicht nur im Bartarif, sondern auch im Zeitkartentarif ein einheitlicher Raum und umfasst die heutige Zone 1 bzw. Ring 1-4 („Großkreis M“).
- Die häufig kritisierte derzeit sehr komplexe Darstellung mit unterschiedlichen Zonen und Ringen wird erheblich vereinfacht.
- Die Nutzung des ÖPNV im Innenraum wird so einfach wie irgend möglich
- Die teilweise historisch gewachsenen, nicht immer ganz gerechten Ringgrenzen im Innenraum werden aufgehoben.
- Im Außenraum werden jeweils 2 Ringe zu einem Kreis zusammengefasst, die sowohl für den Bartarif als auch den Zeitkartentarif gelten. Statt bisher 16 Ringen und 4 Zonen je nach Ticketart entstehen künftig einheitlich sieben Tarifkreise.
- Preislich zählt der Innenraum wie 2 Kreise (entspricht der heutigen Logik: 2 Kreise (neu) = 4 Ringe (alt) = 1 Zone (alt))
- Die Streifenkarte kann daher wie bisher beibehalten werden und Innen-/Außenraum übergreifend genutzt werden (1 Streifen pro Tarifkreis, d.h. im Innenraum 2 Streifen).
- Es soll wie bisher Kurzstrecken (1 Streifen) geben bei Fahrten von max. 2 (U-/S-Bahn) bzw. 4 (Tram/Bus) Haltestellen.
- Der sehr günstige und einfache Kindertarif (1 Streifen für das gesamte MVV-Gebiet) soll auch künftig beibehalten werden
- Beibehaltung U 21 (derzeit: 1 statt 2 Streifen pro Zone für unter 21-Jährige)

- Die Innenraumgrenze wird punktuell um verkehrs-/siedlungspolitisch sinnvolle Räume erweitert.
- Die Kreislogik wird grundsätzlich auf alle Tarifprodukte (u.a. auch Tageskarten, IC60 usw.) angewandt

Folgende Gründe sprechen aus Sicht der Stadt München für diese Variante:

- Für die Innenraum-Kunden am einfachsten und verständlichsten:
 - Die derzeit sehr komplexe und vielfach kritisierte Darstellung mit Zonen und Ringen und den Erläuterungen, für welche Kunden welche Geltungsbereiche (Bartarif: Zonen, Zeitkarten: Ringe) maßgeblich sind, entfällt
 - Zeitkarten-Kunden, die nicht schon bisher den gesamten Innenraum mit 4 Ringen erworben haben, müssen künftig nicht mehr prüfen, ob sie sich noch innerhalb des Geltungsbereichs ihrer Zeitkarte befinden
- Der Zugang zum ÖPNV innerhalb des Innenraums wird so einfach wie möglich und damit deutlich erleichtert (Tarifsystem stellt keine Zugangshürde dar).
- Dem Entstehen neuer Wohn- und Arbeitszentren und den immer komplexeren und vielfältigeren Bewegungsprofilen wird mit maximaler Tarifvereinfachung begegnet.
- Anreiz zu mehr ÖPNV-Nutzung auch im Freizeitverkehr (kein Aufpreisticket für die Nutzung zusätzlicher Ringe innerhalb des IR erforderlich)
- Bei Fahrten zu jeglichen Zielen im Innenraum muss keine Kauf- und Verkehrsmittelentscheidung mehr getroffen werden
- Durch die Einbeziehung einzelner zusätzlicher Siedlungsbereiche in den Innenraum bessere verkehrliche Verknüpfung von Wohnen und Arbeit und Reduzierung des motorisierten Pendlerverkehrs
- Es ergibt sich ein Preisvorteil für die heutigen Ring 3- und 4-Zeitkartenkunden (**= rd. 70% aller Innenraum-Zeitkarten-Kunden**)
- Für Stammkunden in den bisherigen Ringen 1 und 2 wird der Bewegungsraum mehr als verdoppelt.
- Die neue Tarifgestaltung stellt insbesondere für die derzeit noch häufiger das Auto nutzenden Kunden der äußeren Stadt-Bereiche einen hohen Anreiz zur Nutzung des ÖPNV mittels Zeitkarte dar: Die Bindung an den öffentlichen Verkehr wird erhöht.
- Mehrverkehr wird in erster Linie dort generiert, wo Kapazitätsreserven bestehen (Ringe 3 und 4 bzw. Freizeitfahrten)
- Mehr Schüler erhalten ein kostenfreies Ausbildungsticket. Für viele Schüler und Jugendliche im Innenraum entfällt das „Zustempeln“ für Freizeitfahrten. Im Innenraum würde sich automatisch ein pauschales Jugendfreizeit-/Ausbildungsticket er-

geben; ein hoher Anteil der Ausbildungstickets im Innenraum ist derzeit auf die Berechtigung zum Kauf nur eines Rings begrenzt (s. auch Pkt. 3)

- Durch den erwarteten Umstieg auf den ÖPNV kann die Tarifgestaltung ein Beitrag zur Luftreinhaltung sein; eine Verbesserung der Luftqualität führt im Ergebnis zu mehr Lebensqualität in München

Mit Einführung der „Flatrate“ im Innenraum würden auch zahlreiche Wünsche aus dem Stadtrat, den Bezirksausschüssen und der Bürgerschaft nach Verlegung einzelner Haltestellen in einen anderen Ring gelöst. U.a. bestand noch ein vom Stadtrat am 01.07.2014 beschlossener Prüfauftrag, demnach die S-Bahn-Haltestelle Gronsdorf sowie die Bushaltestellen Drosselweg, Bahnstraße, Edeltraudstraße und Turnerstraße künftig dem Ring 3 (statt bisher 4) zugeordnet werden sollen. Diese Problematik – und zahlreiche ähnlich gelagerte im gesamten Stadtgebiet - wäre bei Umsetzung der vorgenannten Variante „ungeteilter Innenraum“ ebenfalls gelöst.

Die alternativ geprüften Varianten, bei denen der Innenraum in 2 Tarifkreise unterteilt würde, wurden insbesondere aus folgenden Gründen nicht präferiert:

- keine nennenswerte Vereinfachung; je nach Ausgestaltung der Variante würde für die Gelegenheitskunden (Bartarif) sogar eine zusätzliche Tarifgrenze mitten in der Stadt eingeführt, was zu noch mehr Komplexität führen würde
- in jedem Falle wäre eine Unterteilung des Innenraums in den Tarifplänen erforderlich, die vor Fahrtantritt eine umfangreichere Befassung mit dem Tarifsystem erfordern
- die stadt- und verkehrspolitischen Effekte sind bei Variante „ungeteilter Innenraum“ höher
- die heutige zahlenmäßig stärkste Gruppe der 3-Ring-Kunden (= 44% aller Innenraum-Zeitkarten-Kunden) müsste tendenziell mehr als bisher zahlen (bei Zusammenlegung von den heutigen Ringen 3 und 4 würde sich ein Preis über der heutigen 3-Ring-Karte ergeben)

Aus den genannten Gründen soll die Variante „Innenraum = einheitlicher Tarifkreis“ nun konkret weiter geplant und für jedes Ticketsortiment bepreist werden, um eine Entscheidungsgrundlage für die zuständigen Gremien zu erhalten. Die Preise sollen vor dem Hintergrund der neuen erweiterten Geltungsbereiche, den Vorteilen der Vereinfachung, aber auch den stadt- und verkehrspolitischen Zielsetzungen sowie den Einnahmeerfordernissen der Verkehrsunternehmen festgelegt werden. Nach Beratung in der MVV-Gesellschafterversammlung am 24.11.2017 soll eine abschließende Entscheidung dann nach Befassung der jeweiligen Gremien der MVV-Gesellschafter (bei der LHM der Stadtrat der Landeshauptstadt München) voraussichtlich Anfang 2018 erfolgen.

3. Ausbildungstarife

Die Fahrkarten der Ausbildungstarife (AT I: 6-14 Jahre; AT II: ab 15 Jahre) sind derzeit auf den tatsächlich benötigten Geltungsbereich zwischen Wohnort und Schule bzw. Ausbildungsstätte begrenzt und werden bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen (Entfernung zwischen Wohnort und nächstgelegener Schule mind 2 km für Grundschule bzw. 3 km für weiterführende Schulen) von der Stadt im Rahmen der Kostenfreiheit des Schulwegs finanziert. Der Freistaat Bayern bezuschusst den Ausbildungsverkehr, wobei hierfür die Vorgabe gilt, dass der Rabatt der Ausbildungstickets maximal 25% (im AT II) bzw. 30% (im AT I) im Vergleich zu den Normaltickets beträgt. Dabei ist es auch den sog. Selbstzahlern nicht möglich, freiwillig einen darüber hinaus gehenden Geltungsbereich ihrer Zeitkarte, z.B. für Freizeitaktivitäten, zu wählen. Im Gegensatz zu den Zeitkarten der Erwachsenen (Geltungsbereich mindestens 2 Ringe) können viele Auszubildende nur 1-Ring-Zeitkarten erwerben. Für diejenigen Auszubildenden, die eine Monatskarte besitzen, besteht aktuell jedoch die Möglichkeit, den Geltungsbereich durch den Kauf einer Grünen Jugendkarte auf den Innenraum bzw. den MVV-Gesamtraum auszuweiten.

Seitens der Jugendverbände wurden insbesondere die ungerechten Preisunterschiede, die hohe Komplexität des Tarifs und die begrenzte Nutzbarkeit der bisherigen Ausbildungstickets in der Freizeit kritisiert.

Erklärtes Ziel ist daher die Schaffung eines pauschalen Jugendtickets (zumindest im Innenraum, ggf. im gesamten MVV-Raum) zu einem günstigen Tarif. Explizit sollte hierbei auf Wunsch des Stadtrats auch die Auswirkung eines 365 €-Tickets geprüft werden. Zudem wurde der Oberbürgermeister beauftragt, hierzu mit dem Freistaat in Kontakt zu treten, um dessen Bereitschaft zu erwirken, über Pauschallösungen nachzudenken, ohne gleichzeitig staatliche Ausgleichsleistungen zu gefährden.

Die entstehenden Einnahmeverluste bei einem Pauschalpreis im Ausbildungsbereich von 365 €/Jahr werden vom MVV mit rd. 19 Mio € p.a. (Gültigkeit Innenraum) bzw. 43 Mio € p.a. (Gesamtnetz) kalkuliert (unter der Voraussetzung, dass sich die staatlichen Leistungen nicht reduzieren würden).

Der Oberbürgermeister hat sich, wie vom Stadtrat am 17.05.2017 gebeten, mit einem Schreiben an den Innenminister gewandt, um die Möglichkeiten für eine Pauschalierung und evtl. höhere Rabattierung auszuloten. Darauf hin wurden diesbezügliche Gespräche, in die der MVV und dessen Gesellschafter einbezogen sind, aufgenommen. Ein abschließendes Ergebnis liegt noch nicht vor.

Bei Realisierung der in Pkt. 2 dargestellten Variante „gesamter Innenraum nur eine Tarifzone“ würde die Pauschalierung des Ausbildungstarifs im Innenraum sozusagen automatisch erfolgen. Das Ausbildungsticket wäre im gesamten Innenraum sowohl für die Fahr-

ten von und zur Schule als auch im Freizeitverkehr gültig. Der derzeit noch erforderliche Erwerb einer Grünen Jugendkarte zur Ausweitung des Geltungsbereichs für den Innenraum wäre damit für die Schüler und Auszubildenden der LHM nicht mehr erforderlich. Die Ausgleichsleistungen der LHM im Rahmen der Kostenfreiheit des Schulwegs (bei entsprechend großer Entfernung zwischen Wohnort und Schule, s.o.) würden sich dadurch allerdings erhöhen.

4. IsarCard60/Seniorenticket

Die IsarCard 60 gilt derzeit ab 60 Jahren und berechtigt zu Fahrten ab 9 Uhr entweder im Innen-, Außen- oder Gesamtraum. Die Rabattierung ergibt sich aufgrund der Sperrzeit in der Hauptverkehrszeit am Morgen sowie der tatsächlichen (geringeren) Mobilität der älteren Seniorinnen und Senioren im Rahmen einer Mischkalkulation. Es handelt sich nicht um einen Sozialrabatt (siehe hierzu Punkt 5). Das Seniorenticket kann am Automaten erworben werden, bei einer Kontrolle ist das Mindestalter lediglich mittels Personalausweis nachzuweisen. Die Ausstellung eines gesonderten „Seniorenkarten-Ausweises“, wie früher notwendig, ist somit nicht erforderlich, der Aufwand ist sowohl für den Kunden als auch die Verkehrsunternehmen so gering wie möglich.

Die Sperrzeit ist bei einer Altersgrenze von 60 Jahren notwendig, um die hohe Rabattierung (-39% der IsarCard60 Innenraum gegenüber IsarCard 4 Ringe) zu rechtfertigen und eine Kannibalisierung des Angebots durch die Nutzung von Berufstätigen zu verhindern. Wer im Besitz einer IsarCard60 ist, kann jedoch vor 9 Uhr mit nur einem Streifen (statt zwei) der Streifenkarte fahren. Allerdings wurde seitens der Seniorenvertretungen der Wunsch an den MVV herangetragen, die Sperrzeit gänzlich abzuschaffen.

Der Stadtrat hat am 17.05.2017 Folgendes beschlossen: „Die Berechtigung für das Seniorenticket soll mit Renteneintritt erfolgen. Hierfür soll ein zweckmäßiges und unbürokratisches Verfahren entwickelt werden.“

Das Sozialreferat hat hierzu mitgeteilt, dass es im Bereich der Existenzsicherung, zu der auch Kosten für öffentliche Verkehrsmittel zählen, nur für Rentnerinnen und Rentner zuständig sei, die hilfebedürftig sind und Leistungen der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung bzw. Wohngeld beziehen. Diese Personen erhalten im Rahmen der Leistungsbewilligung einen Münchenpass und können damit Fahrtkostenvergünstigungen in Anspruch nehmen. Das Sozialreferat könne daher nicht an der Entwicklung eines Verfahrens zur Prüfung der Berechtigung für den Kauf eines Seniorentickets mitwirken. Von der MVG wurde mitgeteilt, dass man von einem Verwaltungsaufwand zur Prüfung der Berechtigung i.H.v. rd. 200 T€ p.a. ausgehe. Von den Kunden müssten im Falle von ausländischen Rentenbescheiden in jedem Falle beglaubigte Übersetzungen vorgelegt werden; für ehem. Selbständige, die früher als mit 65 Jahren nicht mehr arbeiten, bestünde zudem eine Ungleichbehandlung.

Aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten Prüfungen wird daher im Ergebnis vorgeschlagen, die Altersgrenze für das Seniorenticket auf 65 Jahre anzuheben und dafür die Sperrzeit aufzuheben. Dieser Kompromissvorschlag wurde präferiert gegenüber den ebenfalls untersuchten Varianten „Berechtigung gemäß Rentenbescheid“ (Benachteiligung gegenüber nicht mehr erwerbstätigen Selbständigen, hoher Nachweis-/Prüfaufwand) und „Anhebung der Altersgrenze auf das gesetzliche Renteneintrittsalter von 67 Jahren“.

Für Seniorinnen und Senioren würde die Mobilität dadurch flexibler (ohne Sperrzeit), einfacher (ohne „Zustempeln“ und Berechtigungsnachweis nur mit Personalausweis) und insbesondere in den Fahrtbeziehungen Stadt - Näheres Umland auch günstiger (wegen der neuen Tarifkreislogik).

5. IsarCard S / Sozialticket

In der Stadt München können Inhaber des Münchenpasses eine IsarCard S für den Innenraum (30 € p.M. *) bzw. für den Gesamttraum (50,90 € p.M. *) erwerben, die IsarCard S weist eine Sperrzeit Mo-Fr von 6:00 – 9:00 Uhr auf. Darüber hinaus gibt das Sozialreferat verbilligte Einzelfahrscheine ab. Die Differenz zum Preis einer IsarCard 9 Uhr (reguläres Produkt mit identischer Sperrzeit) wird von der Stadt München gegenüber den Verkehrsunternehmen ausgeglichen. Die Kosten der LHM für Fahrtkostenermäßigungen betragen im Jahr 2016 insg. 8,6 Mio. €.

Im Landkreis München gibt es ebenfalls ein - vom Landkreis finanziertes - Sozialticket, in den anderen Landkreisen dagegen nicht. Im Rahmen der Diskussionen zur Tarifstrukturreform sollte auch geprüft werden, unter welchen Voraussetzungen im gesamten Verbund ein Sozialticket eingeführt und wie dieses finanziert werden könnte. Die Kosten eines verbundweiten Sozialtickets betragen rd. 10 Mio. € p.a.. Für die Finanzierung bestehen grundsätzlich zwei Möglichkeiten: Finanzierung durch die jeweiligen Aufgaben-/Soziallastträger bzw. Finanzierung mittels Umlage auf die Preise der übrigen Tickets und damit aller Kunden. Eine Umlagefinanzierung hätte für die Stadt München die Einsparung ihrer bisherigen Ausgleichszahlungen (ca. 6 Mio. €, ohne verbilligte Einzelfahrscheine) zur Folge.

Der **Stadtrat hatte am 17.05.2017 einen Prüfauftrag beschlossen**, welche Folgen es hätte, wenn die bisher preisreduzierten Angebote – jenseits des Schüler-, Studierende- und Ausbildungstickets – durch ein Ticket für Menschen mit geringem Einkommen oberhalb der IsarCard S ersetzt oder ergänzt werden. Darüber hinaus sollte dargestellt werden, inwieweit und mit welchen Folgen der Berechtigtenkreis für die IsarCard S ausgeweitet werden kann.

* Preisstand 1.1.2018

Seitens der mit dem Projekt befassten Berater wurden zwei mögliche Modelle überschlägig abgeschätzt:

- Erweiterung des Berechtigtenkreises für die IC S durch eine Anhebung der Einkommensgrenze
- Einführung eines zweiten Sozialtarifs mit höherer Einkommensgrenze als im bestehenden Sozialtarif, ohne Sperrzeit, dafür jedoch auch einem höheren Preis der Monatskarte („IC S II“)

Beide Varianten wurden jeweils in den Ausprägungen „Beibehaltung eigenständiger Seniorentarif“ und „Zusammenfassung Sozial- und Seniorentarif“ sowie mit bzw. ohne Sperrzeit geprüft.

Im Ergebnis wird **nicht** empfohlen, den kommerziell kalkulierten Seniorentarif und den Sozialtarif zusammenzulegen. Der Rabatt des Seniorentarifs entsteht, weil die Zielgruppe im Mittel eine geringere Nutzungsintensität aufweist und stellt keine soziale Maßnahme dar. Ein Wegfall des Seniorentickets würde viele Rentnerinnen und Rentner der Mittelschicht treffen, die voraussichtlich oberhalb eines erweiterten Berechtigtenkreises IC S liegen würden und dann kein günstiges Fahrangebot mehr hätten.

Da auch diejenigen Modelle mit einer Beibehaltung der Sperrzeit an der intendierten Zielgruppe „working poor“ weitgehend vorbei gehen, wurden zwei Modelle näher betrachtet:

- IC S künftig ohne Sperrzeit und Erweiterung des Berechtigtenkreises
=> Die LHM müsste für jeden Berechtigten die Differenz zwischen einer regulären Monatskarte (bisher: IsarCard 9Uhr) und dem Preis der Monatskarte IC S bezahlen. Die aktuellen Preise unterstellt, ergäbe sich für jeden Berechtigten ein auszugleichender Betrag i.H.v. künftig knapp 50 € pro Monatskarte (bisher: 30 € pro Monatskarte). Derzeit werden rd. 260.000 Monatskarten verkauft, die Ausgleichsleistung liegt bei rd. 7,8 Mio. € p.a.. Bereits ohne Änderung des Berechtigtenkreises würde sich die Ausgleichsleistung dadurch auf rd. 13 Mio. € p.a. (+67%) erhöhen. Eine Veränderung des Berechtigtenkreises würde entsprechende zusätzliche Ausgleichsleistungen (50 € pro Berechtigtem und Monat, d.h. z.B. bei zusätzlichen 100.000 IC S-Karten 5 Mio. €) erfordern.
- IC S wie bisher + zusätzlich IC S II für erweiterten Berechtigtenkreis, ohne Sperrzeit und etwas geringerem Rabatt
=> Der Ausgleich der LHM für IC S mit bisherigem Berechtigtenpreis wäre unverändert (rd. 30 € pro Berechtigtem), für die Berechtigten der IC S II wäre die Differenz zwischen regulärer Monatskarte und Preis IC S II auszugleichen. Die heutigen Ausgleichszahlungen würden sich damit - abhängig von der Zahl der zusätzlich Berechtigten und dem noch festzulegenden Preis der IC S II - entsprechend erhöhen.

Der erforderliche (Personal-)Aufwand für die zusätzlich erforderlichen Berechtigungsprüfungen und Ausstellung der Münchenpässe durch die LHM ist bei den o.g. Zahlen nicht berücksichtigt. Nicht berücksichtigt ist auch, dass sich die Zahl der Nutzer durch die erweiterte zeitliche Gültigkeit voraussichtlich deutlich erhöhen wird und damit auch die Ausgleichszahlungen der LHM.

Das Sozialreferat hat hierzu Folgendes mitgeteilt:

„Ausweitung des Berechtigtenkreises für den Münchenpass:

Bereits heute können auch (nicht hilfebedürftige) Personen mit geringem Einkommen, nämlich Wohngeld- und Kinderzuschlagsberechtigte, einen Münchenpass und damit auch die Fahrkostenvergünstigungen in Anspruch nehmen. Neben den Leistungsberechtigten sind damit die Personen umfasst, die üblicherweise, z.B. auch im Rahmen der Leistungen für Bildung und Teilhabe für Kinder und Jugendliche, als „Menschen mit geringem Einkommen“ bezeichnet werden. Wir gehen davon aus, dass damit mindestens ein Personenkreis umfasst ist, der mit seinem Einkommen den leistungsrechtlichen Bedarfssatz um 10% übersteigt.

Das Sozialreferat verfügt nicht über Zahlen über Personen, die nicht hilfebedürftig sind. Wer die gewünschten Daten ermitteln könnte, kann hier nicht eingeschätzt werden.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass die LHM bereits jetzt einen hohen Betrag für die Fahrkostenermäßigungen aufwendet. Im Jahr 2016 wurden für diesen Zweck 8,6 Mio. € ausgegeben.

Fahrten in der Sperrzeit:

Für Fahrten in der Sperrzeit werden ermäßigte Tageskarten angeboten. Dabei trägt die/der Münchenpass-Berechtigte ein Drittel der regulären Kosten, das Sozialreferat übernimmt die Differenz zum vollen Preis des jeweiligen Tickets. Sofern Beratungen oder Arztbesuche zwingend innerhalb der Sperrzeit der IsarCard S stattfinden müssen, können die ermäßigten Tagestickets verwendet werden. Für Personen, die zu einer Arbeitsstelle fahren müssen und aufstockende Leistungen zum Lebensunterhalt beziehen, sind keine Fahrkostenermäßigungen vorgesehen. Sie verfügen, wie mehrfach in Stadtratsvorlagen dargestellt, über einen **Freibetrag von ihrem Einkommen**, aus dem sie die Aufwendungen für ein Ticket zum Normalpreis bestreiten können. Zu Fahrten zu Schulungen kann keine allgemeine Aussage getroffen werden – hier muss im Einzelfall geprüft werden, wie die Problematik Fahrkosten geklärt werden kann.“

Eine Änderung der Sozialtarifregelungen mit Ausweitung der Ausgleichsleistungen der LHM erscheint im Hinblick auf die oben vom Sozialreferat dargestellte Freibetragsregelung für Fahrkostenaufwendungen bei den sog. Aufstockern jedoch nicht zwingend erforderlich.

6. Anträge und Empfehlungen

Die SPD-Fraktion hat mit **Antrag Nr. 03107 vom 17.05.2017 (Anlage 2)** gefordert, die Voraussetzungen für einen Nulltarif im MVV zu erarbeiten. DIE LINKE hat mit **Antrag Nr. 03158 vom 08.06.2017 (Anlage 3)** beantragt, eine Lösung für einen Nulltarif im MVV zu entwickeln. Hierzu kann mitgeteilt werden, dass eine Mitfinanzierung durch die anderen Gesellschafter nicht in Aussicht gestellt werden kann. Im Hinblick auf die derzeitigen Fahrgeldeinnahmen im MVV i.H.v. 872 Mio. € p.a. (Stand 2016), die dann von der Landeshauptstadt München zu finanzieren wären, ist ein Nulltarif nicht realisierbar. Aufgrund der Kostensteigerungen (Personal usw.) bei den Verkehrsunternehmen würde sich dieser Betrag zudem jährlich weiter erhöhen und die Mittel würden bei dem dringend erforderlichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, der schon jetzt aus Steuermitteln zu finanzieren ist, fehlen. Der in der Begründung des Antrags Nr. 3158 genannte „Wirrwarr an Zeit- und Zielgruppentarifen, teilweise nicht bekannten Vergünstigungstarifen“, die zu unübersichtlichen Fahrkartenautomaten führten und viele von der Nutzung des ÖPNV abschreckten, soll jedoch mit dem in Pkt. 2 dargestellten sehr einfachen Modell „Innenraum-Flat“ künftig abgeschafft werden. Die geforderte „radikale Vereinfachung“ würde mit der geplanten Tarifstrukturreform umgesetzt werden.

DIE LINKE hat außerdem mit **Antrag Nr. 03152 vom 02.06.2017 (Anlage 4)** beantragt, für Kinder und Jugendliche soll ein einfacher und günstiger Pauschaltarif, entsprechend dem bereits dargestellten Wiener Modell entwickelt werden. Entsprechende Anträge lagen aus den Reihen des Stadtrats und der Bezirksausschüsse bereits vor. Zum Stand der Prüfung wird auf Pkt. 3 der Vorlage verwiesen.

Die Bürgerversammlung des 12. Stadtbezirks Schwabing-Freimann hat am 06.07.2017 die **Empfehlung Nr. 01549 (Anlage 5)** beschlossen, dass Rentner mit einem Streifen fahren dürfen, was dem Kindertarif entspricht. Dieser Vorschlag entspräche einer Reduzierung des Fahrpreises um mindestens 50 % (im Stadtgebiet) bzw. noch deutlich mehr bei längeren Fahrten und ist wegen der damit verbundenen Einnahmeausfälle nicht realisierbar. Zudem würde die Komplexität des Tarifsystems damit wieder erhöht anstatt reduziert, weil damit im Bartarif noch ein weiteres Produkt eingeführt würde. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass bereits heute für Inhaber einer IsarCard60 die 1-Streifen-Regelung während der Sperrzeit gilt. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Pkt. 4 der Vorlage verwiesen.

Die Bürgerversammlung des 24- Stadtbezirks Feldmoching-Hasenberg hat am 30.03.2017 die **Empfehlung Nr. 01415 (Anlage 6)** beschlossen, die Zahlgrenze an der S1 weiter nach außen zu verschieben, um den P+R-Verkehr weiter nach außen zu verlagern. Da der S-Bahnhof Feldmoching derzeit an der Grenze des Rings 4 liegt, würde dies eine Ausweitung des Innenraums bis mindestens Oberschleißheim erforderlich ma-

chen. Derzeit liegen diese Haltestellen im Außenraum auf der Grenze der Zeitkartenringe 6 und 7. Allerdings tritt dieses Problem nicht nur in Feldmoching, sondern auch an zahlreichen weiteren MVV-Haltestellen, die unmittelbar an einer Tarifgrenze liegen, auf. Mit einer Ausweitung des Innenraums würde sich die Problematik nur auf andere Haltestellen verlagern, während gleichzeitig mit einer Reduzierung des Fahrpreises erhebliche Einnahmeausfälle generiert werden. Im Rahmen der Tarifstrukturreform ist beabsichtigt, die heutigen Zeitkartenringe zu modifizieren und den derzeitigen Innenraum um einige angrenzende Gemeinden zu erweitern, um Zerschneidungen zusammenhängender Siedlungsstrukturen möglichst zu vermeiden. Eine derart gravierende Ausweitung wie in der o.g. Empfehlung vorgesehen, ist allerdings nicht möglich, weshalb der Empfehlung nicht entsprochen werden kann.

Eine fristgerechte Vorlage war nicht möglich, da die erforderlichen Informationen aus der Gesellschafterversammlung des MVV vom 15.09./29.09.2017 abgewartet und im Anschluss daran die notwendigen Abstimmungen vorgenommen werden mussten. Die Behandlung in der heutigen Sitzung ist zwingend notwendig, um den Stadtrat vor der nächsten Gesellschafterversammlung des MVV am 24.11.2017 über den aktuellen Stand zu informieren und die Möglichkeit zu eröffnen, den städtischen Vertretern evtl. richtungsweisende Empfehlungen für die MVV-Sitzung mitzugeben.

Die Beschlussvorlage wurde der Stadtkämmerei, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Sozialreferat und dem Referat für Bildung und Sport mit der Gelegenheit zur Stellungnahme übersandt. Dem Bezirksausschuss 12 Schwabing-Freimann und 24 Freimann-Hasenberg wurde ebenfalls Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Stellungnahmen der Referate:

Die Stadtkämmerei hat mitgeteilt, dass die Vorlage zur Kenntnis genommen wurde.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat der Beschlussvorlage grundsätzlich zugestimmt. Es wurde darauf hingewiesen, dass bei der Preisfindung für den zukünftigen Innenstadtkreis darauf geachtet werden sollte, die bisherigen Nutzer von 2 Tarifringen nicht überproportional zu belasten.

Dieses Ziel wird auch vom Referat für Arbeit und Wirtschaft verfolgt.

Sollten noch weitere Stellungnahmen eingehen, werden diese bis zur Sitzung nachgereicht.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Richard Quaas, und der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Horst Lischka, haben jeweils einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Vom Sachstand zur Tarifstrukturreform wird Kenntnis genommen. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird den Stadtrat über den weiteren Fortschritt erneut informieren.
2. Die Anträge Nr. 14-20 / A 03107 der SPD-Fraktion vom 17.05.2017, A 03152 von DIE LINKE vom 06.06.2017 und A 03158 von DIE LINKE vom 08.06.2017 sind hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
3. Die Empfehlungen Nr. 14-20 / E 01415 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 24 – Feldmoching-Hasenberg am 30.03.2017 und E 01549 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann am 06.07.2017 sind hiermit gemäß Art. 18 Abs. 4 GO erledigt.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand entscheidet abschließend die Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat/-rätin

Josef Schmid
2. Bürgermeister

IV. Abdruck von I. mit III.

über den Stenografischen Sitzungsdienst
an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)
an die Stadtkämmerei
an das Revisionsamt
z.K.

V. WV RAW -FB V Netzlaufwerke/raw-ablage/FB5/MVV/5 Betrieb/4 Arbeitskreise/Tarifstruktur/Beschluss 11
2017/1711xxTarifstrukturWa.odt
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

2. Per Hauspost

An die Stadtwerke München GmbH – VB/MVG

An die Stadtwerke München GmbH – VB-V4

An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

An das Referat für Bildung und Sport

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

An das Sozialreferat

An das Direktorium BAG Mitte (3-fach)

An das Direktorium BAG Nord (3-fach)

z.K.

Am