

**Weiterentwicklung des MVV-Gemeinschaftstarifs
Tarifstrukturreform
Finanzierung**

MVV ticketfrei – spart CO2: München wird durch die Gebührenlösung Modellregion für die Bundesmittel „Nulltarif“

Antrag Nr. 14-20 / A 03829 von DIE LINKE vom 15.02.2018, eingegangen am 15.02.2018

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12267

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 25.07.2018

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Entscheidung der MVV-Gesellschafterversammlung über eine Tarifstrukturreform mit Wirkung zum 09.06.2019
Inhalt	Inhalt, weiteres Vorgehen und Finanzierung der MVV-Tarifstrukturreform.
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	Mögliche Ausgleichsleistungen LHM für Tarifstrukturreform von voraussichtlich bis zu 2019: 17.044.000 € 2020: 30.375.000 € im Haushalt RAW Reduzierung des Aufwands Sozialticket im Haushalt Sozialreferat: 2019: -1.500.000 € 2020 ff.: -6.000.000 € p.a. Zusätzliche Erlöse Kämmerei i.H.v. 2,3 Mio. € p.a. aus ÖPNV-Zuweisungen des Freistaats Bayern
Entscheidungsvorschlag	Dem vorgestellten Modell der Tarifstrukturreform wird zugestimmt. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird daher beauftragt, die befristet benötigten zusätzlichen Haushaltsmittel i.H.v. voraussichtlich bis zu 17.044.000 € für 2019 und 30.375.000 € für 2020 im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungen bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Sozialreferat wird beauftragt, die Einsparungen i.H.v. 6 Mio. € p.a. (2019 1,5 Mio € anteilig) im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungen bei der Stadtkämmerei anzumelden.

	<p>Die Stadtkämmerei wird beauftragt, die zusätzlichen Einnahmen aus der ÖPNV-Zuweisung des Freistaats Bayern i.H.v. 2,3 Mio. € p.a. im Haushalt zu vereinnahmen.</p> <p>Der Oberbürgermeister wird beauftragt und ermächtigt, gemeinsam bzw. in Abstimmung mit den übrigen Aufgabenträgern im MVV, eine allgemeine Vorschrift gemäß EU-Verordnung 1370/2007 mit den im Vortrag dargestellten Eckdaten in Höhe von bis zu 34,5 Mio €/Jahr sowie einer darüber hinausgehenden Risikoabdeckung von bis zu 6 Mio. €, zunächst begrenzt bis Ende 2020, zu erlassen.</p>
Gesucht werden kann im RIS auch nach	MVG, Tarif, Seniorenticket, Ausbildungstarife
Ortsangabe	-/-

**Weiterentwicklung des MVV-Gemeinschaftstarifs
Tarifstrukturreform
Finanzierung**

MVV ticketfrei – spart CO2: München wird durch die Gebührenlösung Modellregion für die Bundesmittel „Nulltarif“

Antrag Nr. 14-20 / A 03829 von DIE LINKE vom 15.02.2018, eingegangen am 15.02.2018

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12267

Vorblatt zur Beschlussvorlage der Vollversammlung am 25.07.2018

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	1
1. Tarifstrukturreform	1
2. Ausbildungstarife	5
3. IsarCard60/Seniorenticket	7
4. IsarCard S/Sozialticket	8
5. Anträge und Empfehlungen	8
6. Darstellung der Kosten und der Finanzierung	9
II. Antrag des Referenten	13
III. Beschluss	14

**Weiterentwicklung des MVV-Gemeinschaftstarifs
Tarifstrukturreform
Finanzierung**

MVV ticketfrei – spart CO2: München wird durch die Gebührenlösung Modellregion für die Bundesmittel „Nulltarif“

Antrag Nr. 14-20 / A 03829 von DIE LINKE vom 15.02.2018, eingegangen am 15.02.2018

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12267

7 Anlagen

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 25.07.2018

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Dem Stadtrat wurde zuletzt mit Beschluss vom 07./23.11.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V 10222) über den Stand der MVV-Tarifstrukturreform und die Eckpunkte der angestrebten Modernisierung berichtet.

Die Gremien der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH haben nun nach weiteren ausführlichen Beratungen in der gemeinsamen Sitzung des Verbundrats und der Gesell-schafferversammlung am 06.07.2018 - unter dem Vorbehalt des Erlasses einer Allgemeinen Vorschrift zum Ausgleich evtl. Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen (s. Pkt. 7 der Beschlussvorlage) und der Zustimmung des Stadtrats der Landeshauptstadt München sowie der Kreistage der acht Verbundlandkreise - das im Folgenden dargestellte Modell verabschiedet:

1. Tarifstrukturreform

Nach intensiven Arbeits- und Lenkungskreissitzungen haben sich die MVV-Gremien für ein Modell mit einem ungeteilten Innenraum ausgesprochen. Im Folgenden sind die wesentlichen Eckdaten dargestellt:

- Der Innenraum wird künftig nicht nur im Bartarif (Einzel- und Tageskarten sowie Streifenkarten), sondern auch im Zeitkartentarif (Wochen- und Monatskarten und Abos) ein einheitlicher Raum („Zone M“) und umfasst die heutigen Zeitkarten-Ringe 1-4 bzw. die Bartarif-Zone 1, s. **Anlage 1**.
- Die häufig kritisierte derzeit sehr komplexe Darstellung mit den für die jeweiligen Ticketarten unterschiedlich gültigen Zonen, Ringen und Räumen wird erheblich vereinfacht. Insbesondere die Vereinheitlichung von Bar- und Zeitkartentarif ist maßgebliche Voraussetzung für eine Vereinfachung und verbesserte Verständlich-

keit des Tarifsystems und der in den Haltestellen/Bahnhöfen ausgehängten Informationen.

- Die teilweise historisch gewachsenen, nicht immer ganz gerechten Ringgrenzen im Innenraum werden aufgehoben.
- Die Nutzung des ÖPNV im Innenraum wird so einfach wie irgend möglich, um Zugangsbarrieren auch für gelegentliche Nutzer abzubauen und somit einen höheren Anreiz für den Umstieg vom MIV auf den ÖPNV zu bieten.
- Im Außenraum werden jeweils 2 bisherige Ringe zu einer Zone 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 Tarifzonen (neben der Zone M im Innenraum 6 Zonen im Außenraum), s. **Anlage 2**.
- Die Streifenkarte kann wie bisher beibehalten werden und Innen-/Außenraum übergreifend genutzt werden (2 Streifen Grundpreis für Zone M wie bisher im Innenraum oder 2 Zonen im Außenraum, anschließend an die Zone M kann jetzt 1 Streifen pro zusätzlich benötigter Tarifzone im Außenraum angefügt werden).
- Die Kurzstreckenregelung (1 Streifen) bei Fahrten von max. 2 (U-/S-Bahn) bzw. 4 (Tram/Bus) Haltestellen bleibt unverändert.
- Der sehr günstige und einfache Kindertarif (1 Streifen für das gesamte MVV-Gebiet) wird beibehalten.
- Die U 21-Regelung wird grundsätzlich beibehalten. Aufgrund der neuen Tarifsystematik (der Erwachsene kann eine ungerade Anzahl an Streifen benötigen, der Jugendliche kann aber nicht 1/2 Streifen stempeln) ist aber eine eigene Streifenkarte U 21 erforderlich.
- Die Innenraumgrenze wird punktuell um verkehrs-/siedlungspolitisch sinnvolle Räume erweitert. Dies betrifft z.B. die Gemeinden Aschheim, Ottendichl, Putzbrunn, Keferloh, Oberhaching/Deisenhofen, Ottobrunn, Karlsfeld und Dachau.
- Die Zonenlogik wird grundsätzlich auf alle Tarifprodukte (u.a. auch Tageskarten, IsarCard65 usw.) angewandt.
- Abschaffung der Sperrzeit im Seniorentarif mit Anhebung der Altersgrenze auf 65 Jahre
- Einheitliche Zählregel für alle Tarifprodukte (mehrfach durchfahrene Zonen zählen nur einmal)
- Einführung eines verbundeinheitlichen Sozialtickets

Preisgestaltung:

Grundsätzlich führt die Umstrukturierung des bisherigen Ringsystems zu notwendigen Preisanpassungen: z.B. ist bei der Zusammenlegung von 2 Zeitkartenringen zu einem Kreis ein Durchschnittspreis zu bilden, was automatisch zu Gewinnern und Verlierern führt. Erklärtes und auch umgesetztes Ziel war jedoch, dass die Zahl der Gewinner deutlich überwiegen musste. Für die Zone M stellte dies eine besondere Herausforderung dar, da hier 4 bisherige Ringe zusammengelegt werden. Ziel war aber, auch die bisherigen 1-

2-Ring-Kunden nicht übermäßig zu belasten, da nicht jeder häufig zusätzliche Tickets für außerhalb seines Geltungsbereichs liegende Fahrtziele kaufen musste. Bei der Preisgestaltung war deshalb wesentliches Kriterium, dass diejenigen Kunden, die regelmäßig auf den ÖPNV angewiesen sind (im Bartarif: Streifenkartenkunden; im Zeitkartentarif: Monatskartenkunden), nicht oder nur wenig mehr als bisher zahlen müssen und die damit verbundenen Erlösausfälle der Verkehrsunternehmen im Wesentlichen von der öffentlichen Hand ausgeglichen werden (s. auch Pkt. 7).

Bei folgenden (für den Innenraum relevanten) Preisen kommt es gegenüber dem heutigen Stand zu Veränderungen im Rahmen der Tarifstrukturreform (Preisstand Juni 2019):

- Der Preis für die Monatskarte Zone M beträgt im Einzelkauf 59,90 € (ab Einführung im Juni 2019), im Abo (10 Monate zahlen, 12 Monate fahren) umgerechnet 49,92 € p.M. bzw. 47,25 € p.M. bei einmal jährlicher Zahlung:

Preise Zeitkarten	alt (1-2 Ringe), Preisstand 12/2017	alt (3 Ringe), Preisstand 12/2017	alt (4 Ringe), Preisstand 12/2017	neu (gesamter Innenraum) Preisstand 06/2019
Monatlicher Einzelkauf	55,20 p.M.	66,60 € p.M.	79,10 € p.M.	59,90 p.M.
Abo-Preis (Bezahlung einmal jährlich)	522 € p.a. (d.h. umgerechnet 43,50 € p.M.)	630 € p.a. (d.h. 52,50 € p.M.)	750 € p.a. (d.h. 62,50 € p.M.)	567 € p.a. (d.h. 47,25 € p.M.)

Die Mehrkosten für die heutigen 1-2-Ring-Kunden betragen pro Monat 4,70 € bzw. 3,75 € im Abo. Sogar ein Kunde, der bisher nur einmal im Monat eine Hin- und Rückfahrt mit einer Streifenkarte gestempelt hat (je 2 Streifen hin und zurück = 5,60 €) profitiert nicht nur von dem größeren Geltungsraum allgemein, sondern tatsächlich auch preislich (s.u. auch die Ausführungen zu den Vorteilen für die LHM).

Im Vergleich zu den anderen deutschen Großstadtverbänden ist der Preis der Monatskarte in München damit mit großem Abstand am günstigsten.

- Der Preis für die bei den Münchnern sehr beliebte Streifenkarte soll gegenüber dem heutigen Preis nicht erhöht werden (d.h. 1,40 € pro Streifen bzw. 2,80 € für die Fahrt in der Zone M); der Rabatt der Streifenkarte erhöht sich dadurch auf 15%.
- Der Preis für die neue Streifenkarte U 21 (5 Streifen) beträgt künftig 8,40 €, d.h. 1,68 € für die Fahrt in der Zone M (bisher 1,40 €); da künftig mit der Streifenkarte eine ungerade Anzahl an Streifen von Erwachsenen entwertet werden kann (1 Zone entspricht einer halben bisherigen Zone), aber Jugendliche dann nicht einen „halben“ Streifen stempeln können, erhalten die Jugendlichen (U21) eine eigene Streifenkarte. Insgesamt ist das U-21-Angebot aber nach wie vor einzigartig in den großen Verbänden.

- Der Preis für die Einzelkarte wird dagegen auf 3,30 € (bisher 2,90 €) angehoben, der Preis für die Tageskarten wird ebenfalls erhöht (von 6,70 € auf 7,90 € im Innenraum) und der Preis für die Wochenkarte Innenraum beträgt künftig 19,20 € (derzeit 1-2 Ringe 15,40 € und für 4 Ringe 22,10 €).

Darüber hinaus wurde zwischen den Gesellschaftern der MVV GmbH am 06.07.2018 vereinbart, dass zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 keine allgemeine Tarifierhöhung der Ticketpreise im MVV erfolgt und die jetzt genannten Preise zur Einführung der Tarifstrukturreform im Juni 2019 dem dann gültigen Preisstand entsprechen und **sich im Jahr 2019 nicht mehr verändern**.

Als Anlage 3 ist der Preisvergleich der Verkehrsverbünde (Tarifstand 01.01.2018) beigefügt, aus dem deutlich wird, dass München nicht nur derzeit, sondern auch nach Einführung der Tarifstrukturreform ein sehr günstiges Preis-/Leistungsverhältnis aufweist. Vor allem die Preise für die Monatskarte werden nach Einführung der Tarifstrukturreform ausgesprochen günstig sein und z.B. nur halb so viel kosten wie in Hamburg.

Aus Sicht der Landeshauptstadt München ergeben sich durch die Tarifstrukturreform zahlreiche **Vorteile**:

- Für die Innenraum-Kunden ist dies die einfachste und verständlichste Lösung:
 - 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.
- Bei Fahrten zu jeglichen Zielen im Innenraum muss keine Kauf- und Verkehrsmittelentscheidung mehr getroffen werden, wenn man über die Monatskarte „Zone M“ verfügt. Es besteht ein Anreiz zu mehr ÖPNV-Nutzung auch im Freizeitverkehr (kein zusätzliches Ticket für die Nutzung sämtlicher Fahrziele im Innenraum erforderlich).
- Durch die Einbeziehung einzelner zusätzlicher Siedlungsbereiche in den Innenraum entsteht eine bessere verkehrliche Verknüpfung von Wohnen und Arbeit und Reduzierung des motorisierten Pendlerverkehrs.
- Es ergibt sich ein hoher Preisvorteil für die heutigen Ring 3- und 4-Zeitkartenkunden (= **rd. 70% aller Innenraum-Zeitkarten-Kunden**). Hiervon profitieren auch dicht besiedelte Stadtgebiete wie z.B. Neuperlach, Hasenberg, Milbertshofen, Am Hart, Kieferngarten, Moosach, Großhadern, Fürstenried West und Messestadt, um

nur einige zu nennen.

- Für Stammkunden in den bisherigen Ringen 1 und 2 wird der Bewegungsraum mehr als verdoppelt; der zusätzliche Preis hierfür beträgt im Monat nur 4,70 € im Einzelkauf bzw. 3,75 € im Jahresabo (Preisstand Juni 2019). Diese zusätzlichen Kosten amortisieren sich bereits bei seltenen Fahrtzielen außerhalb des Geltungsbereichs Ring 1 und 2.
- 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, die Luftbelastung verringert.
- Mehrverkehr wird tendenziell dort generiert, wo noch Kapazitätsreserven bestehen (heutige Ringe 3 und 4 bzw. Freizeitfahrten). Auch Fahrten zu Stadtteil-/Einkaufszentren, die nicht in der Innenstadt liegen, werden damit ohne Aufpreis möglich, was dort ggf. zu einer gewissen Entlastung führt.
- Mehr Schüler erhalten ein kostenfreies Ausbildungsticket. Für viele Schüler und Jugendliche im Innenraum entfällt das „Zustempeln“ für Freizeitfahrten bzw. der Kauf der Grünen Jugendkarte. Im Innenraum ergibt sich automatisch ein pauschales Jugendfreizeit-/Ausbildungsticket; ein hoher Anteil der Ausbildungstickets im Innenraum ist derzeit auf die Berechtigung zum Kauf nur eines Rings begrenzt (s. auch Pkt. 3), so dass die Schüler/Auszubildenden und damit die Münchner Familien in besonderem Maße von der Ausweitung des Geltungsbereichs der Zeitkarten profitieren.
- 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.

Auch die über die Innenraum-Grenze hinaus fahrenden Ein- und Auspendler profitieren überwiegend vom neuen Tarifsysteem. Lediglich für diejenigen Kunden, die bisher nur z.B. Ring 3 und 4 des Innenraums zu ihren Außenraum-Ringen hinzu erworben haben, erhöhen sich die Preise deutlich, da sie künftig den gesamten Innenraum mit erwerben müssen. Allerdings sind hiervon nur rd. 2% aller Zeitkartenkunden im MVV betroffen, der ganz überwiegende Anteil kauft schon heute Ring 2 und 1 mit dazu. Zudem liegt es im Interesse der LHM, dass für Fahrten in die Kernstadt (auch im Freizeitverkehr) der ÖPNV benutzt wird; wer bereits ein Ticket für die gesamte Innenstadt hat, hat einen höheren Anreiz, vom MIV umzusteigen.

Das von der MVV GmbH veröffentlichte Hintergrunddossier zur MVV-Tarifstrukturreform liegt als **Anlage 6** bei.

2. 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 mindestens 2 km für Grundschule bzw. 3 km für weiterführende Schulen) von der Stadt im Rahmen der gesetzlichen Kostenfreiheit des Schulwegs finanziert. Der Freistaat Bayern bezuschusst die Preise des Ausbildungstarifs, 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. aber sogar 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 von der MVV GmbH 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 die MVV GmbH und deren Gesellschafter einbezogen sind, aufgenommen. Ein abschließendes Ergebnis liegt noch nicht vor. Die Gesellschafter der MVV GmbH haben jedoch in ihrem Beschluss am 06.07. bekräftigt, dass an der geplanten Fortentwicklung des pauschalierten Schüler-/Azubi-Ticket als Jugend- und Freizeitticket mit dem Ziel einer möglichst zeitnahen Einführung festgehalten wird.

Mit der Umsetzung des o.g. Modells erfolgt jedoch die Pauschalierung des Ausbildungstarifs im Innenraum automatisch, womit der derzeit noch erforderliche Erwerb einer Grünen Jugendkarte (Preis im AT I: 9 €; Preis im AT II: 14,70 €) zur Ausweitung des Geltungsbe-

reichs zumindest für Fahrten im heutigen Innenraum entfällt. Die neuen Preise für die Ausbildungstickets (Preisstand Juni 2019), die dann **im gesamten Innenraum (Zone M) gültig** sind, betragen:

AT I: 41,90 € pro Monat im Einzelkauf bzw. 37,15 € im Abo

AT II: 44,90 € pro Monat im Einzelkauf bzw. 39,82 € im Abo

Die Kosten der LHM im Rahmen der Kostenfreiheit des Schulwegs (bei entsprechend großer Entfernung zwischen Wohnort und Schule, s.o.) erhöhen sich hierdurch allerdings. Die erwarteten Zusatzkosten wurden vom Referat für Bildung und Sport im Zuge der Haushaltsplanaufstellung 2019 bereits angemeldet.

3. IsarCard60/Seniorenticket

Die IsarCard60 gilt derzeit ab 60 Jahren und berechtigt zu Fahrten ab 9 Uhr entweder im Innen-, Außen- oder Gesamttraum. 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 der derzeitigen Altersgrenze von 60 Jahren notwendig, um die Rabattierung zu rechtfertigen und eine Kannibalisierung des Angebots durch die Nutzung durch Berufstätige 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 die MVV GmbH herangetragen, die Sperrzeit gänzlich abzuschaffen.

Aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten Prüfungen soll nun die Altersgrenze auf 65 Jahre angehoben werden, was dem gestiegenen Renteneintrittsalter entspricht. Im Gegenzug wird die morgendliche Sperrzeit aufgehoben, wodurch das Zustempeln im Einzelfall entfällt. Für Seniorinnen und Senioren wird die Mobilität dadurch flexibler (ohne Sperrzeit), einfacher (ohne „Zustempeln“ und Berechtigungsnachweis nur mit Personalausweis) und insbesondere in den Fahrtbeziehungen Stadt - näheres Umland auch günstiger, da der Geltungsbereich flexibler gewählt werden kann.

Für heutige IsarCard60 Abo-Kunden unter 65 Jahren wird es eine Übergangsregelung geben.

4. IsarCard S/Sozialticket

In der Stadt München können Inhaber des Münchenpasses eine IsarCard S für den Innenraum (30 € p.M.*) bzw. für den Gesamtraum (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 2017 insg. 8,9 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.. Auf Wunsch der Verbundlandkreise wurde die Finanzierung in die Tarife eingepreist, dies bedeutet für die Stadt München die Einsparung ihrer bisherigen Ausgleichszahlungen (ca. 6 Mio. € p.a., ohne verbilligte Einzelfahrscheine, die auch weiterhin ausgegeben werden können).

Die Relation des Rabatts der IsarCardS München im Vergleich zur IsarCard 9Uhr bleibt nahezu unverändert bestehen.

5. Anträge und Empfehlungen

Die LINKE hat mit Antrag Nr. 03829 vom 15.02.2018 (**Anlage 4**) gefordert, einen ticketfreien ÖPNV einzuführen, finanziert durch gestaffelte Zwangsgebühren aller Haushalte im MVV-Raum, Gewerbesteuer, Abgaben der Beherbergungsbetriebe und Bundesmittel für einen ÖPNV-Nulltarif.

Grundsätzlich begrüßt die Stadtverwaltung jede Maßnahme, die zu einer Verschiebung des Modal Split vom motorisierten Individualverkehr hin zum ÖPNV oder anderen emissionsarmen Verkehrsarten führt. Dies ist ja die Intention des Antrags, auch wenn die Nutzung des ÖPNV damit ja nicht kostenlos, sondern nur von der derzeitigen teilweisen Nutzerfinanzierung auf eine komplette Finanzierung aus Steuereinnahmen umgestellt würde.

Die aktuellen Einnahmen im MVV betragen rd. 900 Mio. €, die bei einem Nulltarif anderweitig aufzubringen wären. Die Landeshauptstadt München engagiert sich bereits ganz erheblich, um die Belastungen für die Fahrgäste so niedrig wie möglich zu halten. Insgesamt liegen dem Stadtrat (zusammen mit dieser Beschlussvorlage) für das Jahr 2019 Anträge auf Finanzierungen im ÖPNV im hohen 2-stelligen Millionenbereich zur Genehmigung vor.

* Preisstand 1.1.2018

Die MVG hat in ihrer Stellungnahme zudem darauf hingewiesen, dass das Angebot bereits an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangt sei und verfügbare Haushaltsmittel vorrangig in Kapazitätserweiterungen und den Ausbau der Infrastruktur investiert werden müssten, da sonst gar nicht mehr Fahrgäste befördert werden könnten. Dieser Aussage schließt sich auch die MVV GmbH an und weist darauf hin, dass gleichzeitig erhebliche Ungerechtigkeiten zwischen den Fahrgästen innerhalb des MVV-Raums und Ein- und Aus-Pendlern entstehen würden. Bei einem „kostenlosen“ MVV-Tarif würden zudem die Ausgleichsleistungen für die Schwerbehindertenbeförderung und den Schülerverkehr entfallen.

Zur rechtlichen Einschätzung der Zulässigkeit der genannten Finanzierungsvorschläge hat das Referat für Arbeit und Wirtschaft bereits im Antwortschreiben vom 06.03.2018 auf die schriftliche Anfrage Nr. 14-20 / F 01044 *Verkehrswende einleiten - alternative Finanzierungsquellen für den ÖPNV?* von DIE LINKE vom 29.11.2017 (**s. Anlage 5**) kritisch Stellung genommen. Eine Finanzierung durch Bundesmittel hat sich zwischenzeitlich ebenfalls erübrigt. Selbst wenn dies für einen Probezeitraum in Frage gekommen wäre, müssten dauerhaft doch die Aufgabenträger selbst die Finanzierung des ÖPNV sicherstellen, wie es im Übrigen ja im Rahmen des vorgeschlagenen Konzepts der Tarifstrukturreform auch vorgesehen ist, wenn auch mit deutlich überschaubareren Beträgen.

Da darüber hinaus auch die Zustimmung aller Mitgesellschafter der MVV GmbH erforderlich wäre, sieht das Referat für Arbeit und Wirtschaft keine Möglichkeit, dem Antrag zu entsprechen.

6. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

Von den Gutachtern der MVV GmbH wurde für die Umsetzung der Tarifstrukturreform ein evtl. Finanzierungsbedarf i.H.v. 34,5 Mio. € (+/- 6 Mio. € Schwankungsbreite wegen Elastizitäts- und Stichprobenrisiken) errechnet. Die Bandbreite für die Ausgleichsleistungen beträgt damit 28-40 Mio. € p.a. (im Jahr 2019 reduziert sich der Betrag zeitanteilig). Es bleibt jedoch die tatsächliche Einnahmeentwicklung abzuwarten, ca. 1 Jahr nach Einführung der Tarifstrukturreform soll eine Evaluation erfolgen und auf dieser Basis über evtl. erforderliche Anpassungen entschieden werden.

Damit die Tarifstrukturreform trotz dieses Finanzierungsrisikos durch die Verkehrsunternehmen umgesetzt werden kann, soll von den Aufgabenträgern im MVV eine Allgemeine Vorschrift nach EU-VO 1370/2007 erlassen werden, die den Verkehrsunternehmen die voraussichtliche Erlösminderung – begrenzt bis zur o.g. Höhe – ausgleicht. Die Umsetzung der Tarifstrukturreform steht unter dem Vorbehalt des Erlasses einer entsprechenden Allgemeinen Vorschrift (s.u.). In die Haushalte sollte daher – zumindest im 1. Jahr - das Worst-Case-Szenario eingestellt werden. Die Allgemeine Vorschrift soll zunächst bis Ende 2020 begrenzt werden, mit einer evtl. Verlängerung wäre der Stadtrat erneut zu be-

fassen.

Folgende Parameter wurden von der Gesellschafterversammlung der MVV GmbH am 06.07.2018 für die zu erlassende Allgemeine Vorschrift festgelegt:

- Basiseinnahmen: Ist-Einnahmen des Geschäftsjahres 2018, zuzüglich der Erlöse aus künftigen beschlossenen Tarifierhöhungen = fortgeschriebener Ohne-Fall
- Tatsächlich erzielte Einnahmen des Geschäftsjahres 2019 ff. nach Umsetzung der Tarifstrukturreform = Mit-Fall
- Der Ausgleichsbedarf (auszugleichender Fehlbetrag) ergibt sich aus der Differenz von fortgeschriebenem Ohne-Fall und Mit-Fall und ist auf max. 34,5 Mio. € p.a. begrenzt.
- Falls es zu tatsächlichen Abweichungen des Ausgleichsbedarfs über die 34,5 Mio. € hinaus i.H.v. bis zu 6 Mio. € kommen sollte, bleibt es bei der vereinbarten Aufteilung der Mehrkosten zwischen Stadt München/Landkreise von 3/4 zu 1/4.

Landeshauptstadt München und Landkreise teilen sich dieses Ausgleichsrisiko im Verhältnis 75 % zu 25 %. Der Freistaat Bayern kann sich aus grundsätzlichen Erwägungen nicht an einem evtl. Defizitausgleich beteiligen, hat aber seine Fördermaßnahmen im ÖPNV-Bereich (zusätzliche Förderung bei der Beschaffung von Straßen- und U-Bahnzügen; zusätzliche Förderung bei der Beschaffung neuer Busse; Förderung von Maßnahmen zur Vernetzung bestehender Systeme und Einführung elektronischer Tickets sowie von rechnergestützten Betriebsleit- und Fahrgastinformationssystemen; Erhöhung der Förderung im Bereich Park & Ride und Bike & Ride; Förderung der Einrichtung von Express- und Tangentialbuslinien; Erhöhung der ÖPNV-Zuweisungen) für die MVG, die LHM und die Verbundlandkreise erheblich aufgestockt. Zusätzlich werden von Freistaat Bayern und Bund zusammen perspektivisch rd. 6 Mrd. € für den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Großraum München investiert, um das zukünftige Verkehrsangebot weiter ausbauen zu können.

Für die LHM ergibt sich damit ein Risiko aus evtl. Defizitausgleich über die Allgemeine Vorschrift:

- für 2019 i.H.v. 17.044.000 €
- für 2020 i.H.v. 30.375.000 €

Weitere Anpassungen:

- Erhöhung der ÖPNV-Zuweisung an die LHM um 2,3 Mio. € p.a. (HH Stadtkämmerei)
- Reduzierung der Ausgleichsleistungen für IsarCardS um rd. 6 Mio. € ab 2020 (2019 anteilig 1,5 Mio € wegen zeitversetzter Abrechnung) (HH Sozialreferat)

Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit beim Produkt 44111320 Beteiligungsmanagement, Finanzposition 7910.716.0000.5 im Haushalt des RAW.

.....Ausgleich evtl. Mindereinnahmen aus MVV-Tarifstrukturreform:

	dauerhaft	Einmalig in 2019	Befristet in 2019 und 2020
Summe zahlungswirksame Kosten			
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)			
Transferauszahlungen (Zeile 12)			17.044.000 € in 2019 30.375.000 € in 2020
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)			
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

Einsparungen im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit beim Produkt 40312900, Finanzposition 4015.787.5000.2 im Haushalt des Sozialreferats

Reduzierung Ausgleichsleistungen IsarCardS

	Dauerhaft	Einmalig in 2019	befristet
Summe Einsparungen von zahlungswirksamen Kosten			
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)			
Transferauszahlungen (Zeile 12) - Reduzierung von zu leistenden Transferauszahlungen			- 1.500.000 € in 2019 - 6.000.000 € in 2020
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)			
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

Nutzen – Die Erlöse werden zugunsten des Stadthaushalts vereinnahmt (Erhöhung der

ÖPNV-Zuweisung an die LHM - Stadtkämmerei)

	dauerhaft	Einmalig in 2019	befristet
Erlöse			
Summe der zahlungswirksamen Erlöse			
davon:			
Zuwendungen und allgemeine Umlagen (Zeile 2)			
Sonstige Transfereinzahlungen (Zeile 3)	2.300.000 p.a. ab 2019		
Öffentlich – rechtliche Leistungsentgelte (Zeile 4)			
Privatrechtliche Leistungsentgelte (Zeile 5)			
Kostenerstattungen und Kostenumlagen (Zeile 6)			
Sonstige Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Zeile 7)			
Zinsen und sonstige Finanzeinzahlungen (Zeile 8)			

Die erforderlichen Budgetmittel im Referat für Bildung und Sport (s. Kapitel 3) sind bereits in der Haushaltsplanung 2019 angemeldet worden.

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen. Über die Finanzierung aller o.g. Maßnahmen ist zwingend in der heutigen Sitzung zu entscheiden, um die Umsetzung nicht zu verzögern. Die Gesellschafterversammlung hat erst am 06.07.2018 die Entscheidung zur Tarifstrukturreform getroffen, bis dahin liefen Verhandlungen mit den Mitgesellschaftern über die Preise und die Finanzierung, die Auswirkungen auf die Haushaltsanmeldungen haben.

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel für 2019 ff. werden genehmigt und in die Haushaltsplanungen mit aufgenommen. Die aufgezeigten Zuwendungen werden zugunsten des Stadthaushalts abgerufen und in den städt. Haushalt der Stadtkämmerei aufgenommen.

Eine fristgerechte Vorlage war nicht möglich, da die Entscheidungen wie oben ausgeführt erst am 06.07.2018 getroffen wurden und die Vorlage erst danach fertiggestellt und abgestimmt werden konnte. Die Behandlung in der heutigen Sitzung ist zwingend notwendig, um den Stadtrat aktuell zu informieren und rechtzeitig die Zustimmung zur Tarifstrukturreform und insbesondere zur Mitfinanzierung über die Allgemeine Vorschrift herbeizuführen, da ansonsten das geplante Inkrafttreten gefährdet ist.

Anhörungsrechte eines Bezirksausschusses sind nicht gegeben.

Die Beschlussvorlage wurde mit der Stadtkämmerei, dem Sozialreferat, dem Referat für Bildung und Sport und dem Referat für Gesundheit und Umwelt abgestimmt. Die Stellungnahme des Referats für Gesundheit und Umwelt ist als Anlage 7 beigefügt. Die Stadtkämmerei hat darauf hingewiesen, dass in den Haushalt 2019 nur ein Betrag in Höhe des voraussichtlichen Mittelabflusses eingestellt wird. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten, bei Druck der Vorlage lag dem Referat für Arbeit und Wirtschaft aber noch keine vor.

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. Dem vorgestellten Modell der Tarifstrukturreform wird zugestimmt.
2. Den Ausführungen zur Dringlichkeit, Unabweisbarkeit und Unplanbarkeit im Vortrag wird zugestimmt. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird daher beauftragt, die befristet benötigten zusätzlichen Haushaltsmittel i.H.v. voraussichtlich bis zu 17.044.000 € für 2019 und 30.375.000 € für 2020 im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungen bei der Stadtkämmerei anzumelden.
3. Das Sozialreferat wird beauftragt, die Einsparungen i.H.v. 6 Mio. € p.a. (2019 1,5 Mio € anteilig) im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungen bei der Stadtkämmerei anzumelden.
4. Die Stadtkämmerei wird beauftragt, die zusätzlichen Einnahmen aus der ÖPNV-Zuweisung des Freistaats Bayern i.H.v. 2,3 Mio. € p.a. im Haushalt zu vereinnahmen.
5. Der Oberbürgermeister wird beauftragt und ermächtigt, gemeinsam bzw. in Abstimmung mit den übrigen Aufgabenträgern im MVV, eine allgemeine Vorschrift gemäß EU-Verordnung 1370/2007 mit den im Vortrag dargestellten Eckdaten in Höhe von bis zu 34,5 Mio €/Jahr sowie einer darüber hinausgehenden Risikoabdeckung von bis zu 6 Mio. €, zunächst begrenzt bis Ende 2020, zu erlassen.
6. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03829 von DIE LINKE vom 15.02.2018 ist hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
7. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

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 Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
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
2018/180725TarifstrukturVV.odt
zur weiteren Veranlassung.

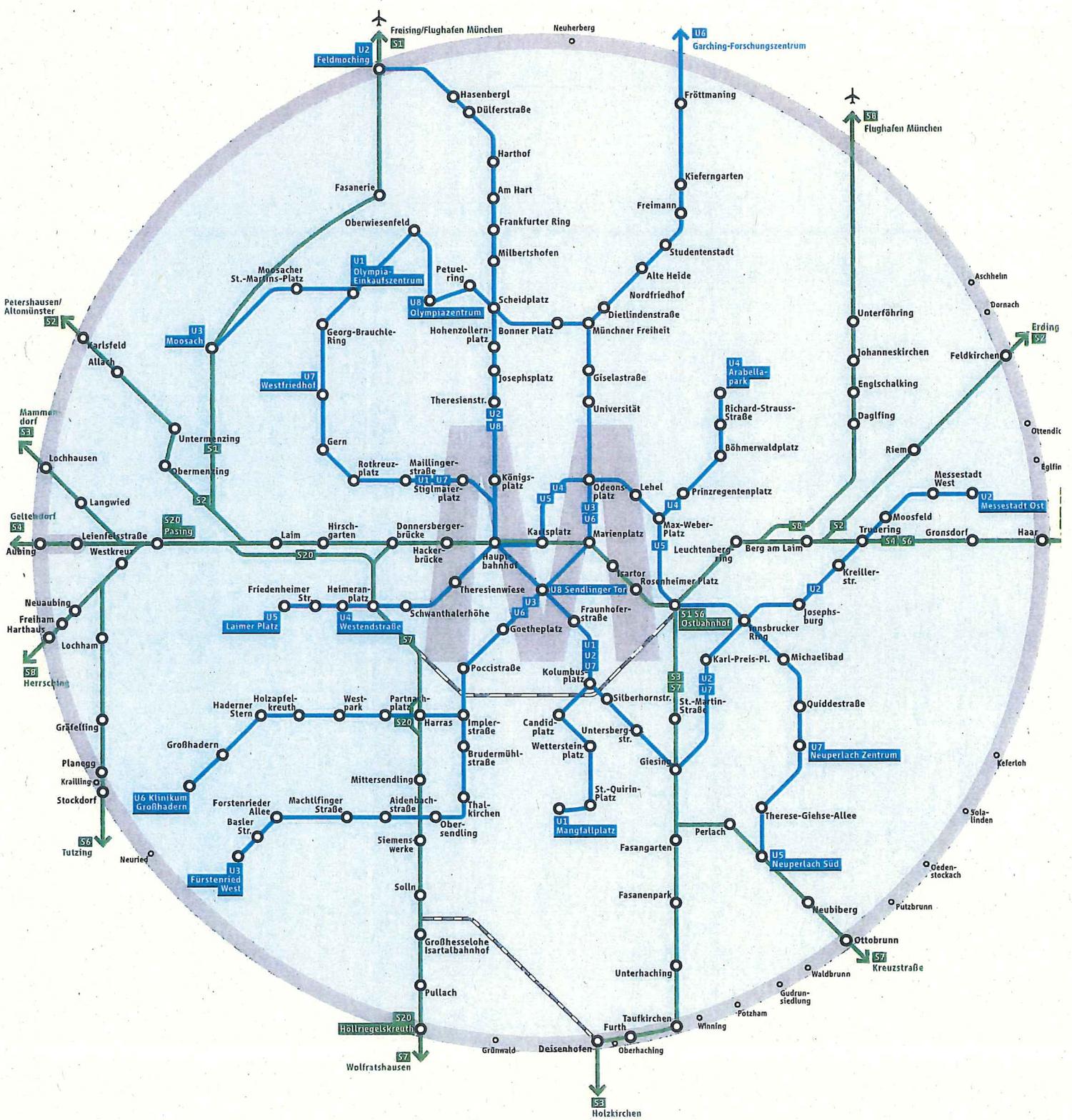
Zu V.

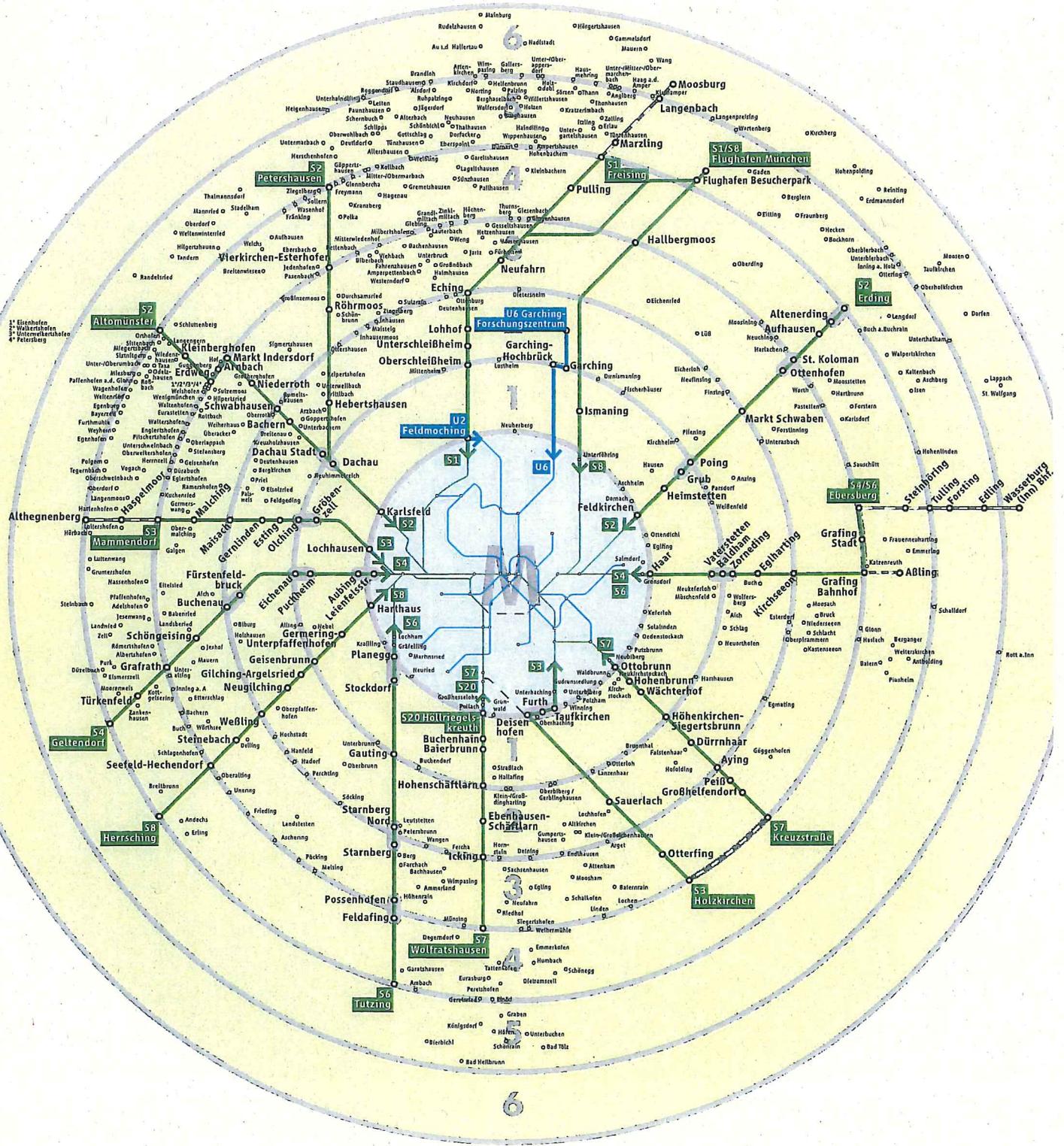
1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

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 Gesundheit und Umwelt
 - An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
 - An das Sozialreferat

z.K.

Am







Preisvergleich mit anderen Verkehrsverbänden
 Tarif ab 01.01.2018

	München MVV 10.12.2017	Frankfurt RMV 01.01.2018	Berlin VBB 01.01.2018	Hamburg HVV 01.01.2018	Köln VRS 01.01.2018	Düsseldorf VRR 01.01.2018	Nürnberg VGN 01.01.2018	Stuttgart VVS 01.01.2018
Einzelfahrt								
Kurzstrecke mit Einzelfahrkarte	1,50 €	1,85 €	1,70 €	1,60 €	1,90 €	1,60 €	1,60 €	1,40 €
Kurzstrecke mit Mehrfahrkarte	1,40 €	1,65 €	1,40 €	1,60 €	1,90 €	1,48 €	1,45 €	1,40 €
Kurzstrecke Kinder mit Einzelfahrkarte	1,40 €	1,00 €	1,30 €	1,20 €	1,00 €	1,60 €	0,80 €	1,30 €
Kurzstrecke Kinder mit Mehrfahrkarte	1,40 €	1,00 €	1,10 €	1,20 €	1,00 €	1,48 €	0,73 €	1,23 €
Stadtfahrt (gesamtes Stadtgebiet)								
Erwachsene mit Einzelfahrkarte	2,90 €	2,75 €	2,80 €	3,30 €	2,90 €	2,80 €	3,10 €	2,90 €
Erwachsene mit Mehrfahrkarte	2,80 €	2,75 €	2,25 €	3,30 €	2,83 €	2,20 €	2,75 €	2,75 €
U-21; Junge Leute (15-20 Jahre)	1,40 €	2,75 €	2,25 €	3,30 €	2,75 €	2,20 €	2,68 €	2,75 €
Kinder mit Einzelfahrkarte	1,40 €	1,55 €	1,70 €	1,20 €	1,60 €	1,60 €	1,60 €	1,40 €
Kinder mit Mehrfahrkarte	1,40 €	1,55 €	1,40 €	1,20 €	1,60 €	1,48 €	1,38 €	1,33 €
Tageskarten (gesamtes Stadtgebiet)								
Single-Tageskarte Stadtgebiet	6,70 €	5,35 €	7,00 €	7,70 €	8,60 €	7,00 €	8,10 €	7,00 €
Familienangebot (Kleingruppe) Gruppen-Tageskarte bis 5 Erwachsene	12,80 €	11,90 €	19,90 €	12,00 €	13,10 €	20,20 €	12,30 €	12,30 €
Zeitkarten								
Monatskarte Mindestpreis	55,20 €	89,10 €	81,00 €	66,50 €	95,30 €	85,25 €	78,20 €	67,60 €
Monatskarte (gesamtes Stadtgebiet)	79,10 €	89,10 €	81,00 €	106,40 €	95,30 €	85,25 €	78,20 €	86,50 €
Wochenkarte Mindestpreis	15,40 €	25,70 €	30,00 €	17,30 €	25,40 €	26,30 €	26,10 €	22,70 €
Wochenkarte (gesamtes Stadtgebiet)	22,10 €	25,70 €	30,00 €	27,70 €	25,40 €	26,30 €	26,10 €	27,50 €
IsarCard9Uhr (gesamtes Stadtgebiet)	59,60 €	71,20 €	59,10 €	62,20 €	67,70 €	63,20 €	71,70 €	66,60 €
IsarCard60 (gesamtes Stadtgebiet)	48,10 €	69,90 €	59,10 €	62,20 €	56,80 €	63,20 €	71,70 €	56,70 €

meys

DIE LINKE.

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 16. Feb 2018

Antrag

MVV ticketfrei – spart CO2:

München wird durch Gebührenlösung Modellregion für die Bundesmittel „Nulltarif“

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Landeshauptstadt greift den Vorschlag der LINKEN auf, den ÖPNV im MVV-Gebiet durch ein ticketfreies System zu finanzieren: durch eine sozial gestaffelte ÖPNV-Gebühr aller Haushalte im MVV-Gebiet, ergänzt durch einen erhöhten Gewerbesteuer-Hebesatz und eine Abgabe der Beherbergungsbetriebe. Auf dieser Basis bewirbt sich die Landeshauptstadt bei der Bundesregierung um Mittel für den angekündigten „Nulltarif für den ÖPNV“. Durch die Einführung eines solchen Gebührensystems wird ein einfaches und transparentes Einspeisen der in Aussicht gestellten Bundesmittel ermöglicht. Die Verwaltung stellt gegenüber dem Stadtrat und Bundesregierung dar, durch welche Summe von Bundesmitteln die Haushaltsgebühr zumindest halbiert werden könnte.

Begründung:

In Pressemeldungen vom 14. Feb. 2018 wird von einem Brief berichtet, den die amtierende Bundesregierung – vertreten durch Barbara Hendricks (Umwelt), Peter Altmaier (Bundeskanzleramt) und Christian Schmidt (Verkehr) – an den EU-Umweltkommissar Karamenu Valla geschickt habe. Darin wird vorgeschlagen, zur Abwendung einer Klage der EU-Kommission wegen der schlechten Luft in den Städten „in einigen Städten kostenlosen ÖPNV zu testen“. Unklar bleiben dabei die Höhe der dazu notwendigen Mittel und die Form des Transfers zu den Kommunen.

Die LINKE hatte bereits im Juni 2017 in einem Antrag eine Gebührenfinanzierung des MVV gefordert. Damit soll der gegenwärtige und auch zukünftige Tarifschunzel durch eine sozial gestaffelte Gebühr von allen Haushalten und Betrieben im MVV-Gebiet ersetzt werden. Auswärtige Gäste werden tatsächlich als Gäste behandelt und zur Fahrt mit dem ÖPNV eingeladen. Für die Gebühren wird eine sozialorientierte Staffelung entwickelt, bei der gewerblichen Wirtschaft dient der Gewerbesteuerhebesatz als Maßstab, beim Beherbergungsgewerbe die Anzahl der Übernachtungen.

Die bisher über den Ticketverkauf und staatliche Zuwendungen für den Schülerverkehr generierten Einnahmen von rund 920 Mio. Euro könnten so generiert werden. In diesem Modell wäre es somit leicht, die Bundesmittel transparent einzuspeisen, die Landeshauptstadt wäre die ideale Modellstadt für dieses Experiment.

Cetin Oraner (DIE LINKE), Brigitte Wolf (DIE LINKE)

DIE LINKE. Stadtratsgruppe

Rathaus, Marienplatz 8 • Stadtratsbüro: Zimmer 175–176 • 80331 München
DIE LINKE: Telefon: 089 / 233 – 252 35 • Fax: 089 / 233 – 281 08 • E-Mail: info@dielinke-muenchen-stadtrat.de



Josef Schmid
2. Bürgermeister
Leiter des Referats für
Arbeit und Wirtschaft

I. An Die LINKE

Rathaus

Datum
06.03.2018

Verkehrswende einleiten - alternative Finanzierungsquellen für den ÖPNV?

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO

Anfrage Nr. 14-20 / F 01044 von DIE LINKE vom 29.11.2017, eingegangen am 30.11.2017

Sehr geehrte Frau Stadträtin Wolf,
sehr geehrter Herr Stadtrat Oraner,

in Ihrer Anfrage vom 29.11.2017 führen Sie als Begründung aus:

„Das anhaltende Wachstum von München und den Nachbarnregionen kann nur verträglich gestaltet werden, wenn eine wirkliche Verkehrswende eingeleitet wird. Dazu gehört neben der Förderung der Nahmobilität und dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur eine Konzentration auf Ausbau und noch stärkere Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Ein wichtiger Baustein hierzu wäre eine radikale Vereinfachung der Tarife im ÖPNV, verbunden mit alternativen Finanzierungsquellen.

Im gerade laufenden Prozess zur Reform der MVV-Tarifstruktur sollen zwar übersichtlichere Regelungen gefunden werden, doch nach den bisherigen Veröffentlichungen wird es weiterhin Diskussionsbedarf über Detailregelungen geben. Weitergehende Überlegungen in Richtung Steuerfinanzierung oder Bürgerticket werden bisher nicht verfolgt.“

Wir haben hierzu Stellungnahmen der Stadtkämmerei und der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) eingeholt und dürfen Ihre Fragen wie folgt beantworten:

Frage 1:

Gibt es die gesetzliche Möglichkeit, eine 'Nahverkehrsabgabe' für alle privaten Haushalte im MVV-Tarifgebiet einzuführen? Falls nicht, welche Gesetze müssten in Bund oder Land geändert werden, damit Kommunen eine solche Nahverkehrsabgabe einführen können?

Herzog-Wilhelm-Str. 15
80331 München
Telefon: 089 233-22858
Telefax: 089 233-21136

Antwort:

Der Begriff Nahverkehrsabgabe ist rechtlich, wirtschaftlich oder politisch nicht eindeutig definiert. Diskutiert wurde in der Vergangenheit die Einführung einer verkehrslenkenden Nahverkehrsabgabe als Steuer oder als sonstige Abgabe.

Nahverkehrsabgabe als Steuer:

Eine finanzielle Beteiligung der Bürger an den Kosten des Staates erfolgt in der Regel über die Einführung von Steuern. Steuern sind Geldleistungen, die keine Gegenleistung für eine besondere Leistung darstellen und zur Erzielung von Einnahmen allen auferlegt werden, bei denen der Tatbestand zutrifft, an den das Gesetz die Leistungspflicht knüpft. Die Länder haben die Befugnis zur Gesetzgebung über die örtlichen Verbrauch- und Aufwandsteuern, solange und soweit nicht bundesgesetzlich geregelte Steuern gleichartig sind. Aufwandssteuern belasten die Verwendung von Einkommen der Bürger. Eine Differenzierung der Belastung aller Bundesbürger nach dem ÖPNV-Angebot vor Ort ist unter Beachtung des Vorrangs abschließender Bundesregelungen und des Gleichheitsgrundsatzes kaum möglich. Eine steuerliche Umsetzung einer sog. „Nahverkehrsabgabe“, die im Sinne der Antragsteller örtlich differenziert („MVG-Gebiet“), scheidet damit aus.

Nahverkehrsabgabe als Gebühr:

Gebühren sind öffentlich-rechtliche Geldleistungen, die aus Anlass individuell zurechenbarer öffentlicher Leistungen dem Gebührenschuldner durch eine öffentlich-rechtliche Norm oder sonstige hoheitliche Maßnahme auferlegt werden und dazu bestimmt sind, in Anknüpfung an diese Leistung, deren Kosten ganz oder teilweise zu decken. Die Gebühr ist also Gegenleistung für den vom Staat zugewandten Vorteil. Wie die nach dem Bundesfernstraßengesetz geltende LKW-Maut für die Benutzung der Bundesautobahnen und bestimmter Bundesstraßen könnte eine Pkw-Straßenbenutzungsabgabe als Gebühr erhoben werden. Anders als bei der Einführung einer Steuer ist das Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip zu beachten. Zuständig ist das Land. Eine Gebühr, die alle Einwohner des MVV-Gebiets unabhängig von der Nutzung des ÖPNV trifft, ist nicht zulässig.

Nahverkehrsabgabe als Beitrag:

Gemeinden und Landkreise sind auf Grundlage der derzeitigen Regelung des Art. 5 Abs. 1 KAG berechtigt, zur Deckung des Aufwands für die Herstellung, Anschaffung, Verbesserung oder Erneuerung ihrer öffentlichen Einrichtungen (Investitionsaufwand) von den Grundstückseigentümern und Erbbauberechtigten Beiträge zu erheben. Voraussetzung ist, dass die Möglichkeit der Inanspruchnahme den Grundstückseigentümern und Erbbauberechtigten besondere Vorteile bringt. Beitragsfähig ist beispielsweise der Investitionsaufwand für Einrichtungen der Wasserversorgung, der Abwasserversorgung oder der Geh- und Radwege. Die Beitragspflicht hängt dabei nicht davon ab, ob der Pflichtige die Einrichtung konkret in Anspruch nimmt. Es genügt, dass sie dem Pflichtigen generell zur Verfügung steht und er daraus wirtschaftliche Vorteile zieht. Insoweit unterscheidet sich der Beitrag von der Gebühr. Grundsätzlich wäre die Erhebung eines Beitrags auf Grundlage einer entsprechenden landesgesetzlichen Vorschrift denkbar. Die Gesetzgebungskompetenz liegt bei den Ländern. Derzeit ist es auf Grundlage des KAG nicht möglich, einen Beitrag zu erheben, der alle Einwohner des MVV-Gebiets unabhängig von der Nutzung des ÖPNV trifft.

Frage 2:

Können Städte und Gemeinden bereits jetzt die Kosten im ÖPNV reduzieren, indem sie z.B. die Gewerbesteuer für diesen Zweck erhöhen und einen Teil der Kosten daraus zahlen? Falls nicht, welche Gesetze stehen einer solchen Finanzierung entgegen?

Antwort der Stadtkämmerei:

„Nach Artikel 106 Abs. 6 Grundgesetz steht das Aufkommen der Gewerbesteuer den Gemeinden zu. Der jeweiligen Gemeinde ist auch das Recht eingeräumt, den Hebesatz der Gewerbesteuer im Rahmen der Gesetze festzusetzen (Art. 106 Abs. 6 Satz 2 GG). Aus haushaltsrechtlicher Sicht ist jedoch eine Verknüpfung einer bestimmten Ausgabenerhöhung mit einer Steuererhöhung unzulässig. Insbesondere dienen die Einnahmen der Gewerbesteuer als Deckungsmittel für alle Auszahlungen der Stadt München und können keiner Zweckbindung für bestimmte Ausgaben unterworfen werden. Einer unmittelbaren Steuerfinanzierung von Aufgaben des ÖPNV steht somit das kommunale Haushaltsrecht entgegen.“

Frage 3:

Gibt es die gesetzliche Möglichkeit, im MVV-Gebiet eine 'Nahverkehrsabgabe' für alle Beherbergungsbetriebe einzuführen? Falls nicht, welche Gesetze müssten ggf. geändert werden?

Antwort:

Gemeinden, in denen die Zahl der Fremdenübernachtungen im Jahr in der Regel das Siebenfache der Einwohnerzahl übersteigt, können zur Deckung des gemeindlichen Aufwands für die Fremdenverkehrsförderung von den selbständig tätigen, natürlichen und den juristischen Personen, den offenen Handelsgesellschaften und den Kommanditgesellschaften, denen durch den Fremdenverkehr im Gemeindegebiet unmittelbar oder mittelbar wirtschaftliche Vorteile erwachsen, einen Fremdenverkehrsbeitrag erheben.

Ein Beitrag in diesem Sinn knüpft an die Möglichkeit der Inanspruchnahme einer von der öffentlichen Hand finanzierten Dienstleistung an. Denkbar wäre es beispielsweise, den Beitrag zur Finanzierung von ÖPNV Angeboten zu nutzen, die sich speziell an Touristen richten. Ein Fremdenverkehrsbeitrag dürfte beispielsweise nicht dazu genutzt werden, das Nahverkehrssystem insgesamt zu finanzieren.

Frage 4:

Wie hoch sind im MVV aktuell die 'Vertriebskosten', d.h. die Kosten für Ausgabe und Kontrolle der verschiedenen Fahrkarten? Welches Einsparpotential gäbe es, wenn durch eine alternative Finanzierung auf die Ausgabe von Fahrkarten und die Fahrscheinkontrollen verzichtet werden könnte?

Antwort der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH:

„Ein Verzicht auf die Nutzerfinanzierung ist aus Sicht der MVG nicht sinnvoll. Er wäre mit dem Verlust von Arbeitsplätzen und mit gravierenden finanziellen, steuerlichen, rechtlichen und unternehmerischen Nachteilen verbunden.“

Ich hoffe, dass ich Ihre Fragen hiermit zufriedenstellend beantworten konnte.

Mit freundlichen Grüßen

- II. Abdruck von I.
an das Direktorium-HA II/V 1
an RS/BW
per Mail an anlagen.ru@muenchen.de

Per Hauspost

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
Thierschstr. 2
80538 München

Per Hauspost

An die Stadtwerke München GmbH - VB/MVG

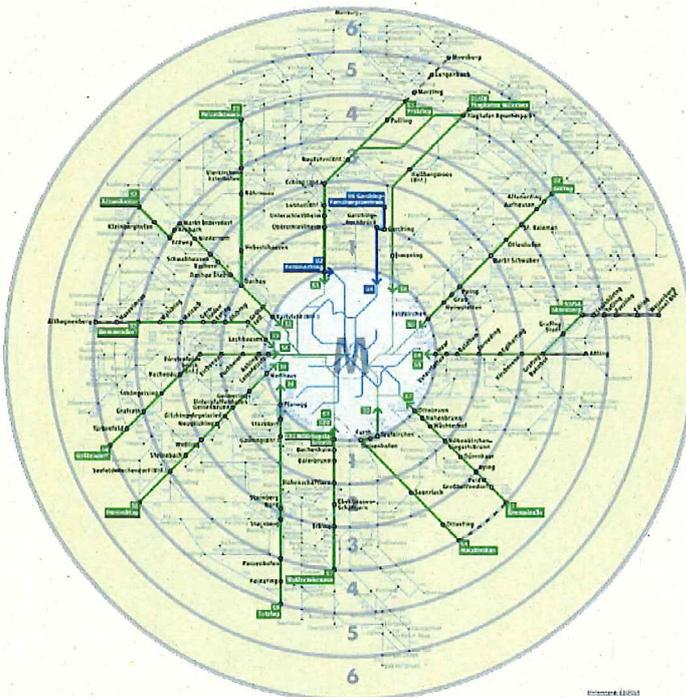
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

- III. Wv. FB 5

Josef Schmid

Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

MVV-Tarifreform



Hintergrunddossier

Stand Juli 2018

www.mvv-muenchen.de/tarifreform

Alle Angaben vorbehaltlich der Genehmigung durch die Genehmigungsbehörden

1. Die MVV-Tarifreform auf einer Seite

Viel einfacher und klarer strukturiert, mit günstigeren Preisen für die Mehrheit der Haushalte und mehr Bewegungsraum mit vielen Tickets: Die MVV-Tarifreform ist eine systematische Neugestaltung des MVV-Tarifs und damit die umfassendste Weiterentwicklung seit seiner Einführung zum Verbundstart 1972. Damit sind in der Wachstumsregion München wichtige Weichen für die Mobilität von morgen gestellt.

Die MVV-Tarifreform basiert auf drei Säulen. Sie bringt damit wichtige Verbesserungen für die Menschen in der Landeshauptstadt und in den acht Verbundlandkreisen:

1. **Öfter „öffentlich“ fahren lohnt sich:** Vielfahren wird meist günstiger durch attraktive Monats-, Abo- und Jahreskarten. So sinkt die Monatskarte für ganz München (Zone M) oder zwei Zonen im Umland auf unter 60 Euro – die Jahreskarte pro Monat (Abo mit jährlicher Zahlung) auf 47,42 Euro. Bei der Streifenkarte erhöht sich der Rabatt auf 15 Prozent. Das sorgt für Entlastung vor allem bei den Haushalten, die regelmäßig MVV fahren. Im Gegenzug werden die Preise für Einzel- und Tageskarten angehoben.
2. **Mehr Bewegungsraum:** Künftig gibt es ganz München „auf einem Ticket“. Der Innenraum wird zur „Zone M“ und mindestens bis zum Münchner Autobahnring A99 ausgedehnt. Auch in den Landkreisen gelten vor allem bei Zeitkarten oft größere Geltungsräume. Mehr als 70 Orte sind anderen Tarifzonen oder Übergangsbereichen (Ortschaften liegen in zwei Tarifzonen) zugeordnet. Damit gelten dorthin günstigere Preise. Geschlossene Siedlungsstrukturen werden nicht mehr von Tarifgrenzen durchschnitten. Die Tarifstruktur ist von der Zukunft her gedacht: Wachstumszentren, Kreisstädte und zentrale Orte sind oft günstiger erreichbar. Der MVV rückt „enger zusammen“.
3. **So einfach wie noch nie:** Die neue klare Struktur folgt einer einheitlichen Logik fürs Sortiment. Für (nahezu) alle Fahrscheine gelten nun sieben konzentrischen Tarifzonen – statt den wie bisher 16 Ringen, vier Zonen und drei Räumen je nach Ticketart. Das sorgt für mehr Verständlichkeit des Tarifs und mehr Klarheit beim „Ticketlösen“. Die beiden einmalig günstigen Einheitspreise für den Kinderfahrschein und die Fahrradmitnahme bleiben erhalten. Die Hemmschwelle Tarif wird damit reduziert: Der Zugang zu Bussen und Bahnen wird spürbar erleichtert.

Mit der Jahreskarte (Abo mit jährlicher Zahlung) soll die Fahrt in der Zone M (erweiterter Innenraum) künftig 47,42 Euro pro Monat kosten. Innerhalb einer Tarifzone im Umland kostet diese 43,46 Euro pro Monat mit jährlicher Zahlung. Eine Tarifzone im Umland entspricht in der Regel der Größe von zwei heutigen Tarifrängen. Durch die Korrekturen an den Tarifgrenzen und die großzügigen Übergangsbereiche handelt es sich oftmals um ein größeres Gebiet.

Die Streifenkarte bleibt im Preis stabil. Damit kostet eine einfache Fahrt weiterhin 2,80 Euro. Mit der Sieben-Zonen-Logik sinken im Bartarif die viel kritisierten Preissprünge für Stadt/Umland-Relationen: Für eine Fahrt vom näheren Umland nach München reichen künftig drei Streifen für 4,20 Euro (Tarifzonen M+1 mit Orten wie Dachau, Oberschleißheim, Ismaning, Germering, Poing, Zorneding).

2. Ein wichtiger Baustein zur Lenkung des Wachstums und der Sicherung der Lebensqualität im Großraum

Der Großraum München steht in Deutschland und Europa für seine hohe Lebensqualität. Diese wollen wir sichern und verbessern. Damit wir aber bei allem Wachstum und den immer vielfältigeren Verkehrsbeziehungen nicht im Autoverkehr „ersticken“, gilt es nun, das MVV-Angebot immer weiter auszubauen.

Die zweite Stammstrecke ist „in trockenen Tüchern“, der S+U-Bahn- und Straßenbahn-Ausbau hat an Fahrt gewonnen. Neue Buslinien, Tangential- und Expresslinien entstehen. Mit dem „Verkehrspakt“ ist ein weiterer wichtiger Schritt gelungen, um unsere hohe Lebensqualität mit dem rasanten Wachstum in Einklang zu bringen.



Die ÖV-Offensive ist eine Medaille mit zwei Seiten: Angebot ausbauen und Zugang erleichtern durch die Tarif- und Vertriebsreform

Während auf der einen Seite das Verkehrsangebot dem Wachstum entsprechend ausgeweitet wird, wird auf der anderen Seite der Zugang zu Bussen und Bahnen mit einem vereinfachten Tarif und einem flexibleren Vertrieb wesentlich erleichtert.

Dafür haben wir das Tarifsystem spürbar vereinfacht, so dass auch ungeübte Kunden sich schneller darin zurechtfinden. Mit unseren Maßnahmen haben wir zahlreiche Fahrpreise deutlich attraktiver gemacht, so dass für viele Fahrgäste das Bus- und Bahnfahren günstiger wird.

Die Tarifreform ist einer von vier Bausteinen der Tarif- und Vertriebsreform, zu der auch E-Tickets für Stammkunden, automatisierte Fahrpreisberechnung für Selten- und Gelegenheitskunden auf dem Smartphone und ggf. Erweiterungen des Verbundraums gehören.

All das stärkt und sichert den öffentlichen Verkehr, der unabdingbar ist, um das rasante Wachstum und die typische Lebensqualität im Großraum München in Einklang zu bringen.

3. Die drei Säulen der MVV-Tarifreform

Die MVV-Tarifreform basiert auf drei wesentlichen Säulen:

Öfter „öffentlich“ fahren lohnt sich:

Vielfahren wird meist günstiger durch attraktive Monats-, Abo- und Jahreskarten. So sinkt die Monatskarte für ganz München (Zone M) oder zwei Zonen im Umland auf unter 60 Euro – die Jahreskarte pro Monat (Abo mit jährlicher Zahlung) auf 47,42 Euro. Bei der Streifenkarte erhöht sich der Rabatt auf 15 Prozent. Das sorgt für Entlastung vor allem bei den Haushalten, die regelmäßig MVV fahren. Im Gegenzug werden die Preise für Einzel- und Tageskarten angehoben.

Mehr Bewegungsraum fürs Geld:

Die Tarifstruktur ist von der Zukunft her gedacht: Wachstumszentren, Kreisstädte und zentrale Orte sind oft günstiger erreichbar. Geschlossene Siedlungsstrukturen werden nicht mehr von Tarifgrenzen durchschnitten. Auch innerhalb Münchens gibt es keine Tarifgrenzen und Grenzstationen mehr. Mehr als 70 Orte sind anderen Tarifzonen oder Übergangsbereichen zugeordnet. Damit gelten dorthin günstigere Preise. Künftig gibt es ganz München „auf einem Ticket“ sowie oft günstiger zugeschnittene Geltungsräume in den Landkreisen. Der Innenraum wird zur „Zone M“ und mindestens bis zum Münchner Autobahnring A99 ausgedehnt. Der MVV rückt „enger zusammen“.

So einfach und schnell „gelöst“ wie nie:

So einfach wie noch nie: Die neue klare Struktur folgt einer einheitlichen Logik fürs Sortiment. Für (nahezu) alle Fahrscheine gelten nun sieben Tarifzonen – statt den wie bisher 16 Ringen, vier Zonen und drei Räumen je nach Ticketart. Das sorgt für mehr Verständlichkeit des Tarifs und mehr Klarheit beim „Ticketlösen“. Die Hemmschwelle Tarif wird damit reduziert: Der Zugang zu Bussen und Bahnen wird spürbar erleichtert.

Öfter „öffentlich“ fahren lohnt sich:

Attraktive Monats-, Abo- und Jahreskarten, höhere Rabatte für Streifenkarten

Vielfahren wird meist günstiger: Entlastung v.a. für Haushalte, die regelmäßig MVV fahren

Mehr Bewegungsraum:

Ganz München auf „einem Ticket“ und oft günstiger zugeschnittene Geltungsräume in den Landkreisen

Von der Zukunft her gedacht: Wachstumskerne und zentrale Orte sind oft günstiger erreichbar

So einfach wie noch nie:

Klare Struktur, gleiche Logik im Sortiment, mehr Verständlichkeit des Tarifs

Hemmschwelle Tarif reduziert: Zugang zu Bussen und Bahnen erleichtert

4. Herzstück ist die Vereinheitlichung auf 7 Tarifzonen

Nun ist Schluss mit 16 Ringen, 4 Zonen und 3 Räumen – je nach Ticket: Nun gibt es nur noch die Zone M (erweiterter Innenraum) und sechs konzentrische Tarifzonen drumherum – für (nahezu) alle Fahrkarten. Ein Tarif – eine Systematik – für das (fast) gesamte Sortiment.

- **Bei Zeitkarten** lösen wir die kleinteiligen, unflexiblen Tarifränge auf – das heißt mehr Bewegungsraum fürs Geld.
- **Einzel- und Tageskarten** (aber auch die IsarCard 9 Uhr, die neue IsarCard 65 und das neue Sozialticket) bringen wir in die Sieben-Zonen-Logik mit ein – was zu flexibler buchbaren Geltungsräumen und zu geringeren Preissprüngen an den Tarifgrenzen führt.



Wo bisher zweiseitige Tarifpläne mit langen Tabellen und Erläuterungen nötig waren, ist die Tarifstruktur nun vereinheitlicht und auf einen Blick erkennbar.

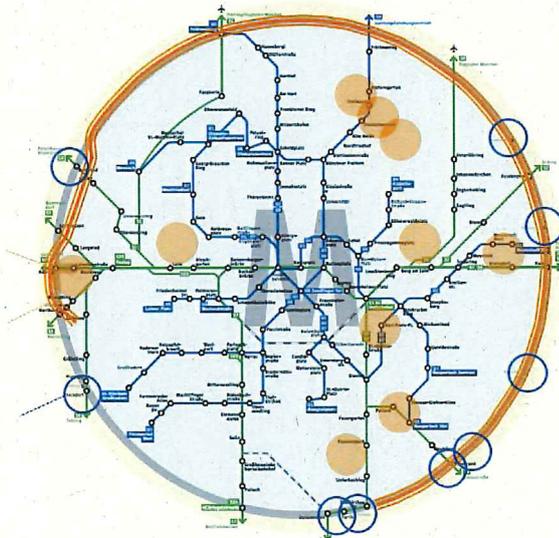
Die einmalig günstige Kinderpreisregelung behalten wir bei: Das heißt, ein Streifen bzw. eine Preisstufe für alle Fahrten/Ziele. Gleiches gilt für unsere Fahrrad-Tageskarte.

5. Die Zone M: Alles auf einem Ticket

Erstmals gelten in München für alle Tickets einheitliche Geltungsbereiche. Dafür haben wir den bisherigen Innenraum zur Zone M vereinheitlicht und erweitert. Keine Tarifgrenzen durchziehen mehr die Stadt, keine Suche nach den Grenzstationen, kein „Nachstempeln“ mehr, kein Überlegen „Auto oder Bahn?“.

Die konsequent vereinfachte Tarifstruktur ist die richtige Antwort auf das kontinuierliche Wachstum des Großraums München, in dem die Verkehrsbeziehungen stetig komplexer und vielfältiger werden. Außerdem werden Fahrten auf den Tangentiallinien zur Entlastung der Stammstrecke gefördert.

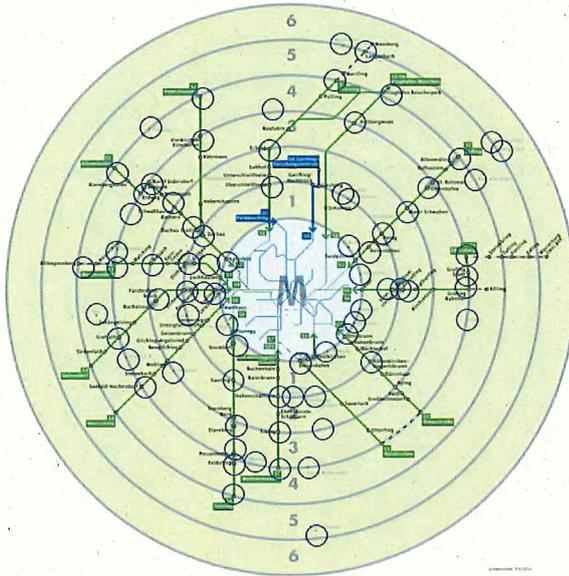
Die neue Zone M (erweiterter Innenraum) umfasst die neuen Wachstumszentren¹ mit neuen Wohngebieten und Arbeitsplätzen. Sie ist mindestens bis zum Münchner Autobahnring A99 ausgedehnt. Damit sind auch die Ortschaften Aschheim, Deisenhofen, Karlsfeld, Ottendichl, Oberhaching, Stockdorf und Putzbrunn Teil der Zone M.



Der Innenraum wird zur Zone M erweitert, die die Wachstumskerne in München umfasst (orange), zahlreiche zusätzliche Nachbargemeinden (blau) und sich nun klarer durch den Autobahnring abgrenzt.

¹ sog. Handlungsräume der Stadtentwicklung des Referats für Stadtplanung Bauordnung, Landeshauptstadt München

6. Mehr vom Umland: Oft größere Geltungsräume, großzügige Übergangsbereiche und über 70 Grenzkorrekturen



Die Sieben-Zonen-Logik führt zu größeren Geltungsräumen bei Zeitkarten. Durch die großzügigen Übergangsbereiche und mehr als 70 Grenzkorrekturen sinken zu vielen Orten die Fahrpreise.

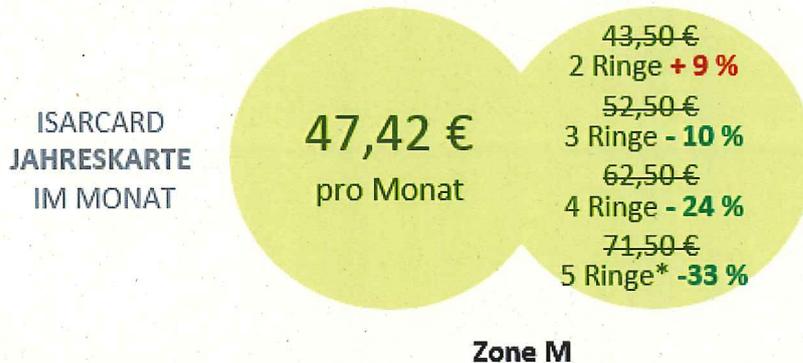
Der frühere Außenraum gliedert sich in sechs konzentrische Tarifzonen um die Zone M herum. Für geschlossene, gewachsene Siedlungsstrukturen und Ortschaften soll künftig der gleiche Fahrpreis gelten. Sie werden nicht mehr durch Tarifgrenzen getrennt (z.B. in Dachau). Dort ist der Bus zur S-Bahn nun inklusive. Dafür haben wir ganz gezielt an über 70 Stellen die bisherigen Tarifgrenzen korrigiert.

Entstanden sind großzügige Übergangsbereiche, in denen Orte zu 2 Tarifzonen gehören, so dass die Fahrkarten auch dadurch größere Geltungsräume haben. In den meisten Landkreisen sind die Kreisstädte nun mit 1 oder 2 Zonen erreichbar, also z.B. für 2,80 oder 4,20 Euro mit der Streifenkarte. Somit sind im MVV viele Orte „näher zusammengerückt“.

Bei Einzel- und Tageskarten (aber auch bei der IsarCard 9 Uhr, der neuen IsarCard 65 und dem neuen Sozialticket) führen die neuen Tarifzonen zu feineren Abstufungen mit geringeren Preissprüngen.

7. Öfter „öffentlich“ fahren lohnt sich

Monats-, Abo-, Jahres-, 9-Uhr-Karten und Jobtickets werden für die meisten Kunden attraktiver. Für Vielfahren mit Bussen und Bahnen wird damit meist günstiger – und entlastet Haushalte, die regelmäßig MVV fahren.



Eine IsarCard-Monatskarte kostet für die Zone M (erweiterter Innenraum) künftig einheitlich 59,90 € pro Monat. Für 70 % der heutigen Münchner IsarCard-Kunden sinkt damit der Preis für Zeitkarten (zum Vergleich: IsarCard Monat, 4 Ringe, 79,10 €, -24 %, fast -20 Euro oder IsarCard Monat, 3 Ringe, 66,60 €, -10 %, fast -7 Euro).

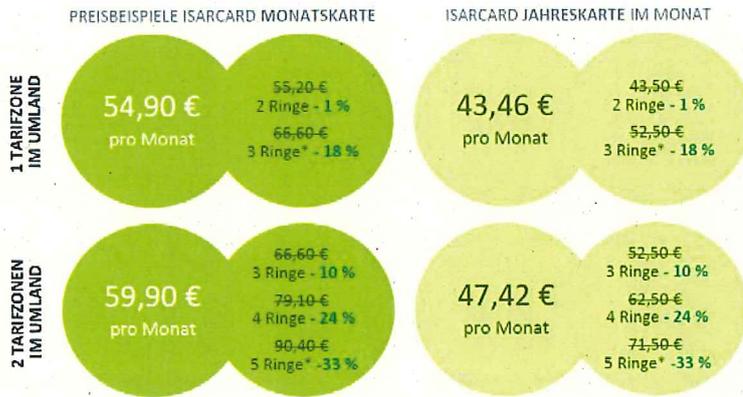
Noch attraktiver wird – mit 47,42 € - der Preis für die Jahreskarte pro Monat (zum Vergleich: IsarCard Jahr, 4 Ringe, 62,50 €, -24 % oder IsarCard Jahr, 3 Ringe, 52,50 €, -10 %).

Für Aschheim, Deisenhofen, Karlsfeld, Ottendichl, Oberhaching, Stockdorf, Putzbrunn sinken die Preise am meisten: Bisher waren 5 Ringe notwendig. Durch den erweiterten Innenraum reicht ein Fahrschein der Zone M. Hier reduzieren sich die Monats-, Abo- und Jahreskartenpreise um ein Drittel (-33 %).

Der Einheitspreis in der Zone M führt zu höheren Preisen bei bisherigen Kunden der IsarCard für 2-Ringe. Das sind fast ein Drittel der Münchner. Für sie steigen die Monats-, Abo- und Jahreskartenpreise (zum Vergleich 2018: IsarCard Monat/Jahr, 2 Ringe, 55,20 € / 43,50 € pro Monat, +12 %). Dafür wird sich der Geltungsraum mehr als verdoppeln und das „Nachstempeln“ bei weiterführenden Fahrten entfällt. Der Preisunterschied liegt bei weniger als 5 Euro und ist damit günstiger als eine Hin- und Rückfahrt ins übrige Stadtgebiet im Monat.

Selbst Innenstädter fahren günstiger, wenn sie von der Monats- zur Jahreskarte wechseln: Von 55,20 € (IC Monat 2 Ringe) auf 47,42 € (IC Jahr pro Monat, Zone M).

Es gibt erstmals einheitliche Rabattstaffeln für alle Relationen.



Wer im Umland nur kurze Strecken innerhalb einer Tarifzone pendelt, zahlt künftig monatlich nur noch 54,90 € mit der IsarCard Monatskarte und 43,46 € monatlich mit der Jahreskarte. Auf diese Weise gibt es bis zu 18 Prozent günstigere Fahrpreise, bei Orten mit Tarifgrenzkorrekturen bis zu 33 %. Zusätzlich profitieren viele Kunden von einem größeren Geltungsraum und weniger „Nachstempeln“.

Es entstehen Preissteigerungen vor allem bei den Fahrgästen, die strukturbedingt kurze Strecken über neue Tarifgrenzen pendeln. Das betrifft aber nur einen minimalen Fahrgastanteil. Die Auswirkungen wurden durch die Übergangsbereiche der Tarifzonen bereits deutlich reduziert.

München für Dauernutzer – Ein Drittel günstiger als im Bundesvergleich:



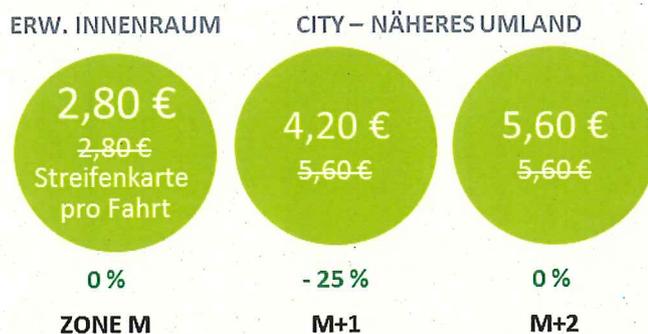
München zeichnet sich nicht nur durch seinen hohen Lebensstandard, sondern auch durch sein preiswertes ÖPNV-Angebot aus. Mit einem Jahreskartenpreis von unter 50 € pro Monat erhält München das mit Abstand günstigste Bus-und-Bahn-Abonnement in allen deutschen Millionenstädten. Der Preis der Monatskarte liegt mit 59,90 € bei zwei Dritteln im Vergleich zu anderen Großstadtverbänden.

8. Auch beim Bartarif gilt: Wer öfter „öffentlich“ fährt, fährt günstiger – mehr Rabatt für die Streifenkarte

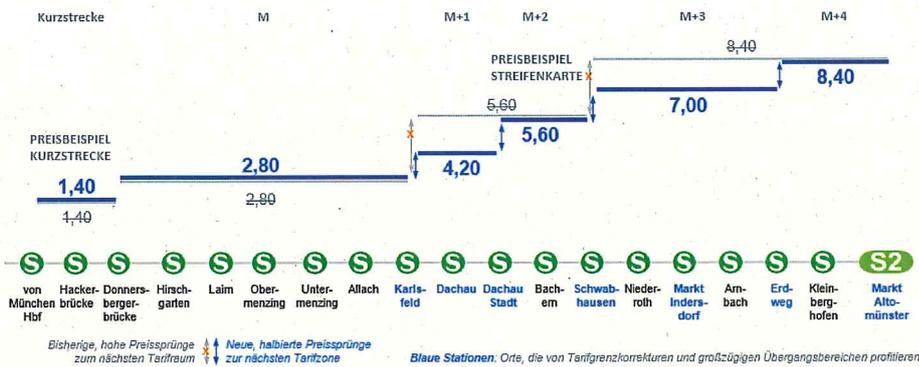
Auch im Bartarif gilt das Prinzip „Wer häufig fährt, fährt günstiger“. Der Alleskönner Streifenkarte wird zur Sparkarte. Der Preis bleibt im Vergleich zu heute gleich (Tarifstand 2018). Damit steigt der Rabatt auf 15 Prozent gegenüber der Einzelfahrkarte. Davon profitieren Menschen aus München und dem Umland, die regelmäßig in dem MVV einsteigen, für deren Fahrten sich eine Zeitkarte noch nicht lohnt.

Da wir in der Preisstruktur den Schwerpunkt auf „dauerhaft Umsteigen soll sich lohnen“ setzen, haben wir zum Ausgleich konsequenterweise die Einzel- und Tageskarten angehoben.

Damit kostet die Einzelfahrkarte in der Zone M und im Umland 3,30 €. Für kurze Fahrten (im Umland innerhalb einer Gemeinde) gilt die Kurzstrecke für 1,70 €. Die Preissteigerung liegt bei höchstens 14 %. Die Tageskarte gibt es ab 7,90 €.



Wird die Sieben-Zonen-Logik auf die Einzel-, Streifen- und Tageskarten übertragen (vorher 4 Tarifzonen), dann sinken die Preissprünge an den Tarifgrenzen und entstehen feiner abgestufte Geltungsräume. Dies führt zu teils sinkenden Preisen im Umland – zum Beispiel für M+1 um bis zu -18 % (z.B. von Dachau, Vaterstetten, Poing, Garching, Oberschleißheim nach München).



Feinere Abstufung, geringere Preissprünge für Einzel-, Streifen- und Tageskarten



Mit einem Preis von 2,80 € pro Fahrt in München (Zone M) liegt die Streifenkarte genau im Durchschnitt der deutschen Millionenstädte.

9. Für Senioren: Freie Fahrt den ganzen Tag

Das Seniorenticket gilt künftig flexibel den ganzen Tag. Wir streichen die Sperrzeit zwischen 6 und 9 Uhr. Das „Nachstempeln“ für Fahrten im morgendlichen Berufsverkehr entfällt. Damit kommen wir dem Wunsch vieler Senioren nach.

Auch für das Seniorenticket gilt die neue Sieben-Zonen-Logik, die nun (fast) für das gesamte Sortiment gilt. Damit sinken die Preissprünge an der Tarifgrenze (Innenraumgrenze) und es sind flexiblere Geltungsräume buchbar. Damit werden für viele Fahrgäste die Seniorentickets günstiger.

Das Seniorenticket entspricht dem geringeren Mobilitätsverhalten im Alter (also ohne tägliche Fahrten zur Arbeit) und ist auch deshalb so günstig. Damit sich dieses rabattierte Angebot auch weiterhin „trägt“, ohne an der Preisschraube zu drehen, haben wir die Altersgrenze auf 65 Jahre angepasst. Das entspricht der steigenden Lebensarbeitszeit – und es kommt nicht zu Kannibalisierungseffekten durch Berufspendler. Auf diese Weise können wir das Seniorenticket auch weiterhin zu einem attraktiven Preis anbieten. Für Bestandskunden unter 65 Jahre ist eine Übergangsregelung geplant.

Auch weiterhin ist nur ein Altersnachweis durch den Lichtbildausweis erforderlich. Somit kann das Seniorenticket ohne aufwändige und langwierige Antragsstellung genutzt werden. Die zwischendurch diskutierte Orientierung am Rentenbescheid wurde geprüft und hat sich als wenig praktikabel herausgestellt: Sie wäre bürokratisch aufwändig, kostentreibend, rechtlich umstritten und somit wenig kundenfreundlich.

DAS NEUE SENIORENTICKET: FREIE FAHRT FLEXIBEL DEN GANZEN TAG – AB 65 JAHREN



- Ganztägig gültig – ohne Sperrzeit (6-9 Uhr)
- Anpassung der Preisbildung an die einheitliche Tarifzonenlogik
- Anhebung der Altersgrenze auf 65 Jahre
- Übergangsregelung für Bestandskunden unter 65 Jahren

Für Senioren wird die Mobilität

- Jederzeit ohne Sperrzeit (ohne „Zustempeln“)
- Flexibler durch gestaffelte Preise
- Kauf bleibt komfortabel und unbürokratisch

10. Das neue Sozialticket: Mobilität für Hilfeberechtigt in allen Verbundlandkreisen

Erstmals wird es ein Sozialticket in allen MVV-Verbundlandkreisen geben – also auch Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstentfeldbruck, Starnberg und Bad Tölz-Wolfratshausen. Bisher haben die Landeshauptstadt und der Landkreis München an hilfeberechtigte Menschen ein Sozialticket ausgegeben. Beide haben sich in ihren Konditionen unterschieden. Die neue IsarCard S folgt wie (fast) alle anderen Tickets der Sieben-Zonen-Logik und hat nun überall die gleiche Preissystematik. Das schafft mehr Klarheit und Transparenz. Es wird als Monatskarte erhältlich sein (nicht als Abo oder Jahreskarte).

Damit wird für Hilfeberechtigte Bus- und Bahnfahrten in den sieben zusätzlichen Landkreisen viel günstiger. Sie erhalten ein Ticketangebot, das ihren Zahlungsmöglichkeiten entspricht – und können damit uneingeschränkt an öffentlicher Mobilität teilhaben.

Durch die nun gestaffelten Preise entsprechend der sieben Tarifzonen werden viele Relationen günstiger (ohne Preissprünge an der früheren Innen- und Außenraum-Tarifgrenze).

- Sozialtickets für Hilfeberechtigte in allen Verbundlandkreisen
- Als Monatskarte erhältlich
- Preisbildung an Tarifzonenlogik angepasst

Für Hilfeberechtigte wird die Mobilität

- in den sieben zusätzlichen Landkreisen viel günstiger
- klarer und nachvollziehbarer durch ein Angebot im ganzen MVV
- flexibler durch gestaffelte Preise mit geringeren Preissprüngen

11. Ausblick Jugendangebot: Ein Ticket für alles von Schule/Ausbildung bis Freizeit

Um Schülern und Jugendlichen ein attraktives Angebot für die Mobilität nicht nur am Vormittag zur Schule/Ausbildung, sondern auch am Nachmittag in der Freizeit zu ermöglichen, mit freier Wahl der jeweiligen Zonen und Räume, arbeiten wir an einem pauschalen Jugendangebot für Schulwege bzw. Ausbildungsfahrten und für Freizeitfahrten.

Die bisherige Gesetzgebung sieht im Freistaat Bayern eine Förderung nur für bestimmte Schulwege/Ausbildungsfahrten vor (§ 45a). Unser Lösungsansatz ist eine Pauschalisierung der §45a-Mittel vom Freistaat an den MVV zum Ausgleich der kostenfreien Fahrten.

Die Gespräche und Verhandlungen sind auf den Weg gebracht. Es ist ein großes Arbeitspaket, das ca. 1-2 Jahre braucht bis Hürden überwunden sind. Starttermin ist sinnvollerweise der Schuljahresbeginn im Herbst 2019, wenn ohnehin alle Schüler/Azubis mit neuen Tickets ausgestattet werden.

Bis zum Schuljahrsende bleiben wir bei den bestehenden Tarifangeboten.

Mit dem einheitlichen Innenraum profitieren dort Schüler/Azubis schon vorher von einem Ticket, das die wesentlichen Wege zur Schule/Ausbildung und in der Freizeit in der Zone M (Innenraum) „ohne Nachstempeln“ oder Grüne Jugendkarte beinhaltet.

IN AUSARBEITUNG

AUSBLICK – EIN UMFASSENDES AUSBILDUNGS-/FREIZEITTICKET: FÜR ALLE SCHÜLER UND AZUBIS – MIT FREIER RAUMWAHL



Unser Ziel: Ein Ticket für Schulwege/Ausbildungsfahrten und Freizeitfahrten – für alle Schüler und Azubis, mit freier Wahl des Geltungsbereichs

- **Hürde:** Gesetzgebung fördert nur bestimmte Schul-/Ausbildungswege (§45a)
- **Ansatz:** Pauschalierung der Abrechnung
- **Status:** Verhandlungen mit Innen-/Kultus-/Finanzministerium begonnen
- **Zeitplan:** Geplante Einführung zum Schuljahresbeginn September 2019

Für Schüler und Azubis wird die Mobilität wesentlich verbessert:

- Erstmals ein einfaches Ticket für alle Fahrten
- Volle Mobilität den ganzen Tag – ohne „Nachstempeln“ oder Zusatzticket

Zone M: Dort erhalten Schüler/Azubis den vollständigen Geltungsraum

12. Bewährtes bleibt bestehen und gezielte Neuerungen

 IsarCard 9 Uhr für Spätaufsteher	 Einheitlicher Kindertarif 1 Streifen für alle Fahrten	 U21: Eigene Streifenkarte mit 40% Rabatt
 Gruppen-Tageskarte für bis zu 5 Erwachsene	 Einmalig günstige Fahrrad-Tageskarte	 Umwege günstiger: Mehrfach durchfahrene Tarifzonen nur 1x gezählt
FOLGEN DER NEUEN SIEBEN-ZONEN-LOGIK	WEITERHIN EINHEITSPREIS FÜR ALLE VERBINDUNGEN	WEITERE NEUERUNGEN

Die IsarCard 9 Uhr für Spätaufsteher: Wer regelmäßig fährt – und das erst nach dem morgendlichen Berufsverkehr – erhält weiterhin seine Monats-, Abo- oder Jahreskarte günstiger. Die IsarCard 9 Uhr für Spätaufsteher folgt natürlich der neuen Sieben-Zonen-Logik

Familien und kleine Gruppen fahren weiter günstiger: Ausflug zum See, Einkaufen am Wochenende, zu Oma und Opa ins Umland: Fahren zwei Erwachsene oder mehr Personen lohnt sich auch in Zukunft die Gruppen-Tageskarte. Sie ist günstiger als zwei einzelne Tageskarten – und folgt natürlich der neuen Sieben-Zonen-Logik.

Ein Kind, ein Streifen, alle Relationen: Die deutschlandweit einmalige Kinderregelung bleibt erhalten: Ein Streifen für alle Fahrten. Damit hat der MVV weiterhin ein außergewöhnlich attraktives Einstiegsangebot für Kinder von 6 bis 14 Jahren. Wie auch bei der Kinderregelung bleibt weiterhin der Einheitspreis für alle Verbindungen erhalten.

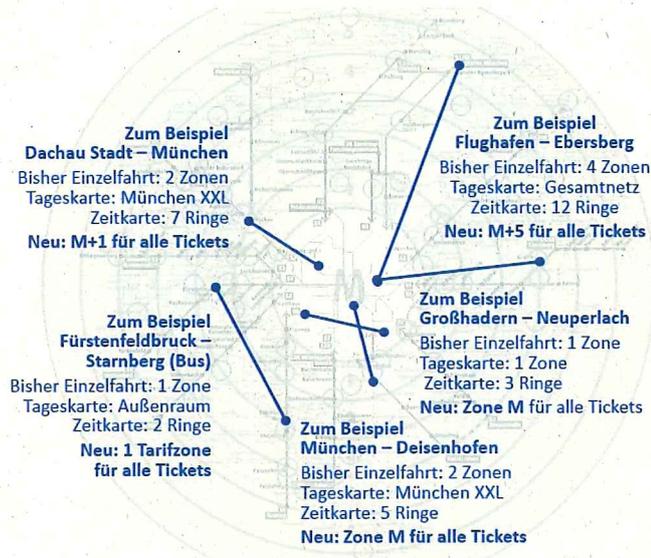
Einmalig günstige Fahrrad-Tageskarte bleibt erhalten: Fahrrad mitnehmen in die Bahn bleibt mit 3 € besonders günstig. Achtung: Sperrzeit in S+U-Bahnen beachten.

U21, weniger zahlen, mehr erleben: Für Jugendliche 15- bis 21-Jährige gibt es eine neue Streifenkarte U21 mit hohem Rabatt (nun 40 statt 50 %). Auch damit bietet der MVV einen außergewöhnlich attraktiven Jugendtarif.

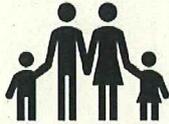
Tariflich ungünstige Umwegfahrten werden günstiger: Mehrfach durchfahrene Zonen werden künftig nur noch einmal statt doppelt gezählt.

13. Was das für unsere Fahrgäste bedeutet.

Der Strukturwechsel durch die Tarifreform bringt neue Preise für alle Relationen und Tarifprodukte – meist günstiger, mal teurer. Höhere Preise werden i.d.R. mit mehr Leistung bzw. Geltungsraum der Tickets und damit weniger „Nachstempeln“ kompensiert. Und so gilt für alle Vorher-Nachher-Vergleiche: Für jede Fahrt wirkt sich die Tarifreform anders aus.



Exemplarisch haben wir für zwei Familien in der Münchner Innenstadt und im Umland ihre monatlichen MVV-Ausgaben berechnet. Sie stehen beispielhaft für typische Haushalte in der Region. Es zeigt: Der reine Preisvergleich einzelner Tickets hinkt. Erst die Gesamtrechnung zeigt die genauen Auswirkungen.

 <p>FAMILIE GEBAUER IN DER MÜNCHNER INNENSTADT</p> <p>218,70 € pro Monat 193,98 € pro Monat</p> <p>- 24,32 €</p>	<p>VATER MARTIN ARBEITET NACHMITTAGS AUSSERHALB DES INNENRAUMS</p> <p>64,00 € IC 9 Uhr Jährl. Zahlung Gesamtnetz 64,84 € IC 9 Uhr Jährl. Zahlung M+2</p> <p>+ 0,84 €</p>	<p>MUTTER SABINE ARBEITET VOLLZEIT IN MÜNCHEN</p> <p>43,50 € IC Jährl. Zahlung Ringe 1-2 +5,60 € 2x Streifenkarte 1 Zone 47,42 € IC Jährl. Zahlung M +0,00 € für Anschlussfahrten</p> <p>- 1,68 €</p>
	<p>SOHN MAXIMILIAN. (12)</p> <p>45,30 € AT I Monat 3 Ringe +2,80 € 2x Fahrt 1 Zone 41,90 € AT I Monat M (Stadt) +0,00 € Im Ticket enthalten</p> <p>- 7,20 €</p>	<p>TOCHTER MARIA (15)</p> <p>41,40 € Abo AT II Monat 2 Ringe + 14,70 € Grüne Jugendkarte Innenraum 39,82 € Abo AT II M +0,00 € Im Ticket enthalten</p> <p>- 16,28 €</p>



**FAMILIE TANNEN-
HUBER IM UMLAND
(AUSSENRAUM)**

182,00 € pro Monat
167,70 € pro Monat

- 9,60 €

**MUTTER URSULA ARBEITET VOLLZEIT IN
MÜNCHEN, BESUCHT ELTERN AUSWÄRTS**

103,70 € IC Monat Ringe 1-6
+9,80 € 2x Anstussticket zum Flughafen
89,90 € IC Monat 2 M+1
+ 13,20 € 2x Flughafen 4 Tarifzonen

- 10,40 €

**VATER WOLFGANG FÄHRT EHER AUTO
UND LEDIGLICH GELEGENTLICH MVV**

26,70 € 3x Tageskarte XXL
27,60 € 3x Tageskarte M+1

+ 0,90 €

**TOCHTER PAULA (9)
IN DER SCHULE VOR ORT**

38,60 € AT I Monat 1 Ring
+3,20 € 1x Tageskarte Kind

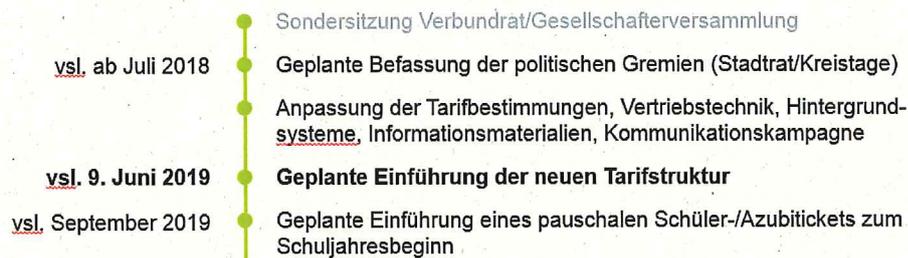
38,40 € AT I Monat 1 Tarifzone
+ 3,30 € 1x Tageskarte Kind

- 0,10 €

Preisangaben: Tarifstand 2018, Tarifreform 2019

14. So geht's weiter ...

Mit der Zustimmung der Gesellschafter und Verkehrsunternehmen im MVV ist die Tarifreform noch nicht „beschlossene Sache“. Zuvor befassen sich noch die politischen Gremien, also der Stadtrat München und die Kreistage in den acht Verbundlandkreisen mit der Tarifreform. Damit geben die Abgeordneten die finale Zustimmung zur MVV-Tarifreform. Die Einführung ist zum „kleinen Fahrplanwechsel“ am 10. Juni 2019 geplant. Für das Ende der Sommerferien im September zu Beginn des Schuljahres 2019/20 ist die Einführung des pauschalen Schüler-/Azubi-Angebots geplant.



Alle Tarifzonen, alle Preise, alle Information:
www.mvv-muenchen.de/tarifreform

Datum: 17.07.2018
Telefon: 0 233-47965
Telefax: 0 233-47705
Frau
uvo22.rgu@muenchen.de

Meier 7

**Referat für Gesundheit
und Umwelt**
SG E-Mobilität
RGU-UVO22

Mitzeichnung

„Weiterentwicklung des MVV-Gemeinschaftstarifs, Tarifstrukturreform, Finanzierung“
Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12267 am 25.07.2018

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Referat für Gesundheit und Umwelt zeichnet die Beschlussvorlage „Weiterentwicklung des MVV-Gemeinschaftstarifs, Tarifstrukturreform, Finanzierung“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12267) mit.

Im Interesse der Luftreinhaltung und des Gesundheitsschutzes der Stadtbevölkerung begrüßen wir ausdrücklich die Weiterentwicklung des MVV-Gemeinschaftstarifs. Hürden zur Nutzung des ÖPNV werden durch die Neugestaltung der Zonen und eine deutlich erleichterte Tarifierung im Bar- und Zeitkartentarif abgebaut. Der Umstieg auf den ÖPNV, der bereits heute zu rund 90% elektrisch angetrieben – und damit lokal emissionsfrei – fährt, wird damit erleichtert. Die Umstellung auf E-Busse wird durch die SWM/MVG in Zusammenarbeit mit der LHM vorangetrieben und so soll bis 2019 die erste E-Buslinie in München fahren.

Jedwede Maßnahme, die zu einer Verschiebung des modal split weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu emissionsarmen oder lokal emissionslosen Verkehrsarten (Öffentlicher Nahverkehr, Fußgänger, Fahrradverkehr, Elektromobilität) führt, trägt zu einer Reduktion der Emissionen an Luftschadstoffen (wie NO₂) bei. Eine Verringerung der Emissionen führt zu einer Verbesserung der Luftsituation. Ebenso führen diese Maßnahmen zu einer Reduktion des CO₂-Ausstosses und tragen dementsprechend zum Klimaschutz bei.

Die punktuelle Erweiterung des Innenraums begrüßen wir ausdrücklich, da hierdurch Pendler einen Anreiz für eine verstärkte ÖPNV-Nutzung erhalten. Hier sehen wir eine wirksame Maßnahme der Verkehrsverlagerung im Sinne der Luftreinhaltung innerhalb der Stadt-Umland-Beziehung.

Aus Sicht des Referats für Gesundheit und Umwelt sind daher grundsätzlich alle Maßnahmen zu begrüßen, die die Attraktivität des ÖPNV steigern.

Mit freundlichen Grüßen

Stéphanie Jacobs
Referentin für Gesundheit und Umwelt